

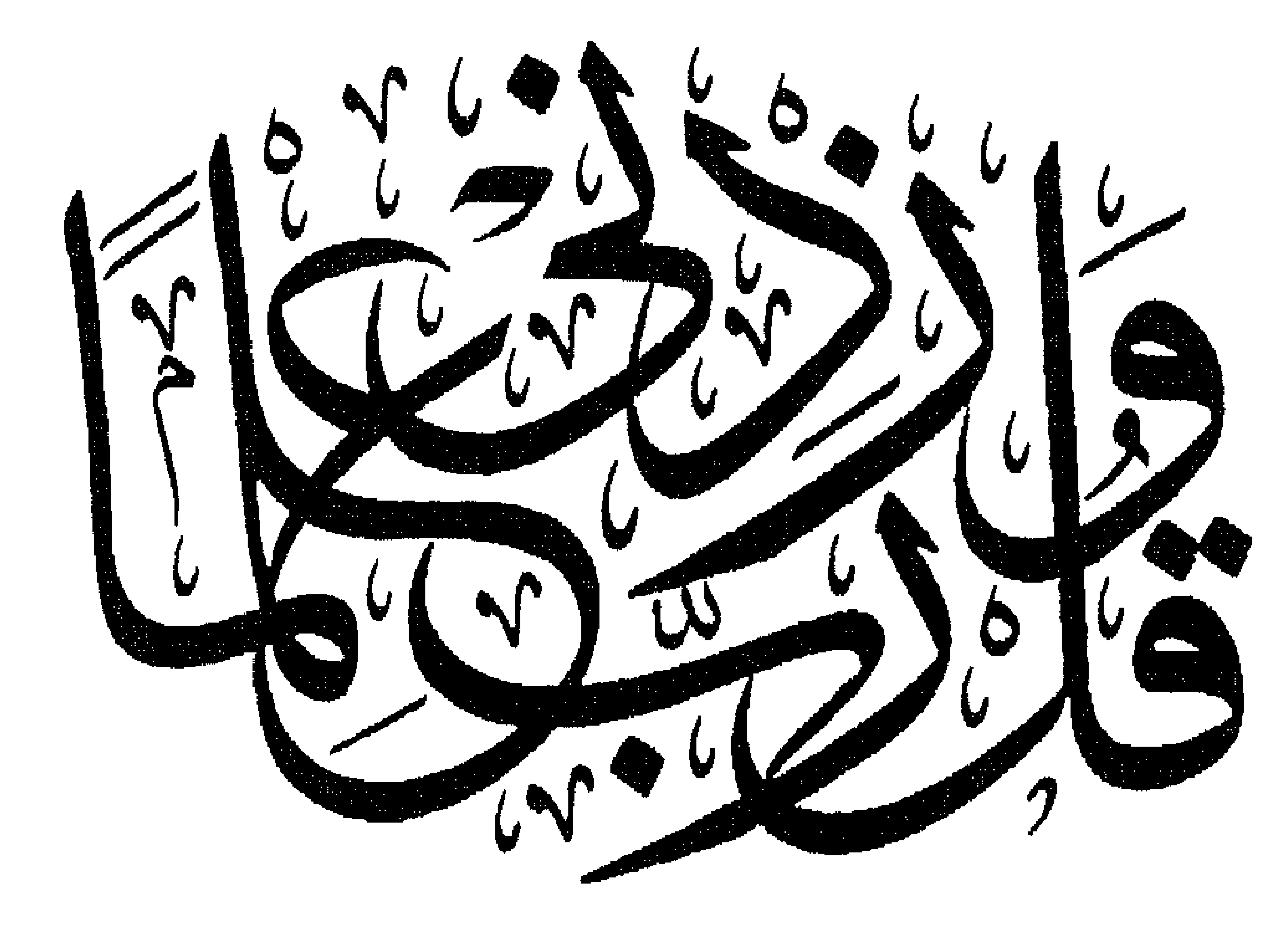
إقليم المدينة

الأستاذ المساعد
مازن عبد الرحمن الهيتي
جامعة الأنبار

مكتبة المجتمع العربي
للنشر والتوزيع


مكتبة المجتمع العربي
للنشر والتوزيع


مكتبة المجتمع العربي
للنشر والتوزيع



سُبْحَانَكَ لَا عِلْمَ لَنَا إِلَّا مَا عَلَّمْتَنَا إِنَّكَ أَنْتَ الْعَلِيمُ الْحَكِيمُ

إقليم المدينة



المدينة

الأستاذ المساعد

مازن عبد الرحمن الهيتي

جامعة الأنبار

الطبعة الأولى

2015م – 1436هـ

مكتبة المجتمع العربي

مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع

رقم الإيداع لدى دائرة المكتبة الوطنية (2014/5/2429)

307.76

الهيتي، مازن عبدالرحمن

إقليم المدينة / مازن عبدالرحمن الهيتي.- عمان: مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، 2014

( ) ص

ر.أ.: 2014/5/2429

الواصفات: /التنمية الإجتماعية//المدن/

- يتحمل المؤلف كامل المسؤولية القانونية عن محتوى مصنفه ولا يعبر هذا المصنف عن رأي دائرة المكتبة الوطنية أو أي جهة حكومية أخرى.

الطبعة العربية الأولى

2015م-1436هـ



عمان – وسط البلد – ش. السلط – مجمع الفحيص التجاري

- تلفاكس 4632739 ص.ب. 8244 عمان 11121 الأردن

عمان – ش. الملكة رانيا العبد الله – مقابل كلية الزراعة – مجمع سمارة التجاري

www: muj-arabi-pub.com

Email: Info@ muj-arabi-pub.com

Email: Moj_pub@yahoo.com



ISBN 978-9957-83-450-0 (ردمك)

الإهداء

إلى...

عبقرية الزمان...

هيت.... المدينة... أصل المدنية والتحضر

أهدي

المحتويات

الموضوع	الصفحة

الفصل الرابع
بعض النظريات الخاصة بدراسة إقليم المدينة

الفصل الخامس
طبيعة علاقة المدينة بالاقليم المحيط بها

الموضوع	الصفحة

الفصل السادس
نماذج من دراسات تطبيقية لعدد من أقاليم مدن العراق

المقدمـة

يهتم جغرافيو المدن بدراسة المدن من جوانب عديدة فمنهم من يهتم بدراسة موضعها الذي يتمثل بالمنطقة التي تحتلها المدينة. ومنهم من يهتم بدراسة موقعها الذي يعنى بعلاقة المدينة بالمناطق المحيطة لها والمجاورة من الناحية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ضمن إشكال من العلاقات المكانية بين المدينة وإقليمها وقد حضي بأهمية كبيرة من الدراسة الجغرافية إذ به تقترب جغرافية المدن اقترابا شديدا من الجغرافية الإقليمية.

(إقليم المدينة) احدى اهتمامات فروع مختلفة من الدراسات العلمية والأدبية وأبرزها الجغرافية بدأ بفكرة ضعيفة الدعامات وغدا اليوم محور الإهتمامات المتعددة لعدد كبير من المختصين في مجالات دراسة المدينة. إلا أنه يختلف عنها كونه إقليم وظيفي قائم على مجموعة من الوظائف الحضرية لنشاطات وفعاليات يمارسها السكان في المدينة والتي تعد عنصرا مهما لتحليل الأساس الاقتصادي للمدينة وتأثيرها المتبادل مع الأقاليم المجاورة لها كونها تعطي مؤشرات واضحة لاقتصاد المدينة لتشخيص المعايير والوسائل التي تتبع في تحديد الإقليم التي تعكس تأثير المدينة في إقليمها.

ولما كان الإقليم الجغرافي يضم مجموعة من الخصائص الطبيعية والبشرية والاقتصادية التي تميزه عن غيره. فأن إقليم المدينة بصورة عامة يقوم أساسا على الترابط والتفاعل بين المدينة وما حولها وكلما كان الترابط والتفاعل قويا كلما كان تحديد الإقليم أمرأ سهلا وكلما قل الترابط والتفاعل تعذر ذلك.

وانطلاقا من هذه الأهمية فقد نادي الكثير من الجغرافيون بفكرة إقليم المدينة كدراسة مستقلة لما تتيحه من فرصة إعطاء صورة واضحة ومنطقية على

العكس منه في الإقليم المناخي أو التضاريسي بل وحتى على أساس العلاقات القائمة كالزراعية والصناعية والتعليمية... الخ.

وأيلائا لاهمية الموضوع فقد عزمت على تأليف هذا الكتاب (إقليم المدينة) والذي يقع بست فصول ذات جوانب نظرية وتطبيقية حيث تناول الفصل الأول مفاهيم عامة حول إقليم المدينة وتناول الفصل الثاني انواع الأقاليم الجغرافية والتخطيطية اما الفصل الثالث اهتم بدراسة أسس تحديد الإقليم وأبرزها الأسس الجغرافية اما الفصل الرابع فقد تناول أهم النظريات والفرضيات الخاصة بتحديد الإقليم كما وتمت مناقشة العلاقات الإقليمية بين الإقليم والمدينة في الفصل الخامس ونظرا لأهمية المفاهيم والأسس الأولى في دراسة الإقليم حتى افرد الفصل السادس لطرح عدد من دراسات تطبيقية لعدد من أقاليم مدن العراق كتعبير دقيق عن العلاقة بين المدينة وإقليمها.

ولابد من التنويه إن في الكتاب عدد من الخرائط والرسوم اغليه منقول واقله انشأ جديدا في غايته تدعيم الموضوع بإشكال تصويرية للتوضيح.

وفي الختام فاني ادعوا الله القدير ان يوفقنا في هذا العمل املا في ان يخرج بالصورة العلمية الجيدة وإن يكون نافعا لكل المهتمين والمختصين بدراسة الإقليم. كما واعده ردا على كل من وقف عثرة اذى امام مسيرتي العلمية. انه نعم المولى.

المؤلف

الفصل الأول

مفاهيم عامة حول الإقليم

الفصل الأول
مفاهيم عامة حول الإقليم

1) مفهوم الإقليم:

يعد موضوع الإقليم من المواضيع ذات الأهمية القصوى من الناحية التطبيقية فهو احد عنصرين في جغرافية المدن يدخلأن مباشرة في الجغرافية التطبيقية فكما ترتبط دراسة تركيب المدينة الداخلية ارتباطا وثيقا بتخطيط المدن فكذلك يرتبطإقليم المدينة والإقليمية بتخطيط الإقليم 1ولتزايد هذه الأهمية فقد شاع استعمال هذا المصطلح من قبل كثير من الباحثين في مجالات متعددة ولا سيما في الربع الأخير من القرن العشرين والذي ظهر في كتابات وبحوث عديدة رغم اختلاف وجهات النظر في المعنى الحقيقي (للاقليم) وهو في كل ذلك يمكن يعرف بأبسط مفاهيمه على أنه حيز مساحي له معالم شخصيتها الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية والتي يمكن توظيفها لممارسة وتحقيق اهداف تنموية معينة.

وقد عرفه الدكتور (توني يوسف)[2] على أنه منطقة من سطح الأرض تتميز عن يجاورها من المناطق بظاهرة أو مجموعة من الظواهر أو خصائص معينة تبرز وحدتها أو شخصيتها.

كما وعرفه الدكتور (فؤاد الصقار)[3] على أنه مكأنا محددا او قطعة متميزة من الارض ولا تعني شيئا اخر خلاف ذلك وأن هذا التمييز او هذه الصفة او الصفات التي تتوفر في تلك الرقعة من الارض تعطي مفهوما خاصا للأقاليم يربط اجزاء الإقليم مع بعضها ويؤثر بشكل مباشر او غير مباشر على سكأن الإقليم ومميزاتهم وينعكس على أنشطتهم الاجتماعية والاقتصادية والعمرأنية وعلى ضوء هذا التحديد لمفهوم الإقليم امكن التميز عدة أنواع من الأقاليم منها أقاليم فيزوغرافية واخرى سياسية واخرى اقتصادية حتى أن المرونة في ذلك سمحت

لوجهات نظر علمية كثيرة لتعريف الإقليم منها جغرافية واقتصادية وسياسية وعمرانية وتخطيطية.

وما يهمنا في هذا الصدد هو الإقليم (إقليم المدينة) بالتحديد فالدراسات الجغرافية المعنية بدراسة المدينة أولت الاهتمام الكبير بالإقليم بحيث لا يمكن العزل والفصل بين المدينة واقليمها لا جغرافيا ولا اجتماعيا ولا اقتصاديا.

وقد أوضح ذلك الدكتور (عبد الفتاح محمد وهيبه)[4] في كتاب جغرافية العمرأن أن المدينة والإقليم يتوجه كل منهما نحو الاخر من خلال روابط وظيفية وعمرأنية قوية ومعقدة تعود في بدايتها إلى تاريخ ظهور المدينة ذاتها، مشيرا أن من غير الممكن أن تظهر أي مستوطنة بشرية حضرية (مدينة) الا بعد أن يدعوها الإقليم للظهور بل أن عملية نموها وتطورها مرتبط بالإقليم فهو يتبعها ويتفاعل معها معبرا عن صورة متكاملة من الوظائف الاساسية مع غير الاساسية التي تقدمها المدينة بعلاقة طردية بين زيادة عدد الوظائف الاساسية وتطور نوعيتها وبين سعة الإقليم وشدة ارتباطه بالمدينة.

المدينة: هي المكأن المركزي الذي تتجمع فيه المؤسسات الخدمية التي تقدم الخدمات من خلال مجموعة من الوظائف الاساسية وغير الاساسية لسكأنها وسكأن الإقليم التابعة لها أنطلاقا من النشاط الاقتصادي الذي يمارسه سكأنها الذين تدين له المدينة بوجودها واستمرارها في الوجود وتطورها في المستقبل وهي حسب ما عرفه الباحث (فردرك راتزل) في كتابه (الأنثروجيغرافي) أن المدينة تجمع كثيف من المساكن والسكأن في مساحة محدودة من الارض توجد على طرق التجارة العظمى وهذا تاكيد على أن التجارة حرفة حضرية مرتبطة بالمدينة في وقت لم تعرف فيه الصناعه،

ثم عرفها (دكنسن)[5] على أنها محلة عمرانية متكدسة يعمل اغلب سكأنها بحرف التجارة بأنواعها والصناعة.

كما وعرف كلايسون (الإقليم) من وجهتي نظر حيث الاولى (شكلية) يعبر عنه بأنه مساحة من الارض او منطقة معينة تمتاز بتجانس الهياكل الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية أما الثانية (وظيفية) والمتمثلة بوجود (قطب للنمو) تتمركز فيه الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية بحيث يمثل هذا القطب مركز جذب الإقليم فضلا عن وجود تباين في أجزاء الإقليم من حيث الأهمية بيد أن هذا لا يعني هناك فصل أو عدم ترابط بل أن جميع أجزاء الإقليم مترابطة ومتجأنسة بعلاقات اقتصادية واجتماعية أو تبدا بتبادل السلع والمنتجات وتنتهي بصلات التقارب الاجتماعي (التصاهر) وهو بهذا أي (الإقليم) يفتح آفاق رحبة بحدود لا متناهية جغرافيا أو إداريا. فليست هناك مساحة محدودة للإقليم فمساحته متفاوته تفاوتا كبيرا تفرضه مدى العلاقات داخل الإقليم بين المدينة والريف وفي هذا الصدد عرف الدكتور سعدي السعدي مفهوم الإقليم بناءا على المساحة على أنه[6]:

- (جزء معين من سطح الارض بحيث يكون ذو مسافة دون شرط تحديد لمساحة هذه الارض فيمكن أن يكون بمساحة صغيرة او متوسطة او كبيرة.
- لا يشترط في الإقليم الشكل ولكن يشترط فيه التناسق والتشابه بين اجزاءه فقد يكون إقليما سهليا او جبليا او صحراويا.
- أن يكون ذو خاصية جغرافية مميزة عن غيره من الاجزاء الاخرى المحيطة القريبة منه والبعيدة.
- لايمكن عد خاصية واحدة معيارا فكثيرا ما تتوافر في الإقليم اكثر من ذلك وهذا لا يمكن اغفاله او اهماله هدرا في اقتصادإقليم.

أما وجهة نظر الجغرافيون في دراسة الإقليم فتبدو واضحة من خلال المفهوم العام للجغرافية والتي تقضي بدراسة كل الظاهرات الجغرافية الطبيعية والبشرية في إطار مساحة معينة من سطح الأرض أو أي وحدة مكانية معينة (الإقليم) بحيث يدرس الإقليم كجزء من سطح الارض يتميز بظاهرات مشتركة ويتجأنس داخلي

يميزه عن بقية الأقاليم مستعرضا كل الظاهرات الطبيعية والبشرية في هذا الإقليم خلال فترة زمنية معينة أو فترات زمنية متعاقبة بهدف فهم جوانبه المتعددة.

2) شخصية الإقليم:

الإقليم شخصية مركبة لمجالات عديدة يرتكز بعضها فوق بعض تمثل الاولى (الإقليم حيز مكاني تدور فيه وعليه فلسفة المكان بأبعادها المختلفة) والثانية (أن مجالات اهتماماته لا تتفق تماما مع حدودها ولكنها تتقاطع وتظهر كثيرا من التفاوت في الاتساع والشكل بالنسبة للمدينة الواحدة)،

ولما كان لكل إقليم شخصية المستقلة لذا ينبغي أن تكون فلسفة كل إقليم خاصة بما يخدم الدولة التي تزداد بتنوع الأقاليم.

ازدادت أهمية ومكانة شخصية الإقليم بزيادة آثاره المباشرة وغير المباشرة في رسم ملامح المدينة التي لا يمكن أن تكون واضح بدون الإنتماء الإقليمي.

ولعل السؤال يثار في هذا الموضع بصيغة (كيف يفرض الإقليم مكانته وشخصيته في المكان) أجاب عليه العالم الامريكي (جفرسون) 7 مطلع الثلاثينيات القرن العشرين حيث قال (أن المدن لا تظهر من نفسها بل يقيمها (الإقليم) أو الريف ليقوم بأعمال لابد أن تؤدي في أماكن مركزية) إذ أن أصل المدينة بفكرتها ودورها في أنها تقوم بخدمة منطقة أو مناطق تابعة لها وهذا يتوج بالدور الإقليمي كجانب وظيفي بحت يفرض الإقليم مكانته من خلال العلاقات المتبادلة أساسها التفاعل المبني بين حاجات الإقليم المتعددة ومراكز تلك الحاجات والخدمات.

والمتتبع تاريخيا لدراسة الإقليم والمدينة معا يجد أن بداية علاقة وتفاعل الإقليم بالمدينة كانت ضعيفة جدا فقد كأن الإقليم يعتمد على نفسه في سد كثير من متطلباته (الإكتفاء الذاتي) وهي المنتجات الزراعية وبعض الحرف المرتبطة بها يقوم بها عمال وصناع الحرف البسيطة، وعلى الرغم من التطور الذي

يشهده العالم اليوم الا أن هنالك قرى ما زالت تعيش ظروف قديمة تعود لأزمنة بعيد جدا في أجزاء من إفريقيا وأمريكا اللاتينينة والهند.

إن لزيادة عدد السكان في الإقليم وزيادة كمية الإنتاج كفائض سنوي كانت أفكارا تراود سكان الريف في (الإتجار) بها في مناطق تقل لديهم وهي (المدن) رغم بساطة طرق ووسائط النقل ومحدودتها في كثير من الأحيان.

عملت (التجارة) بكل مفاهيمها البسيطة والمعقدة منها في ترسيم العلاقة والتاثير الكبير للإقليم في المدينة سيما في أوربا حيث الإنتاج الزراعي الوفير الذي يشجع على التجارة والتبادل الاقتصادي وحاجة الأسواق في المدن للغذاء والتطور المتلكأ في وسائط وطرق النقل وبالتالي زادت فاعلية الإقليم ومكانته وظهور مظاهر الصناعة الحديثة التي هيأت الفرصة للإقليم زيادة الإنتاج التي بدأت تحل محل الأيدي العاملة بصورة مباشرة.

ومع ظهور عصر الطاقة والثورة الصناعية اكتملت في جميع الجوانب صور مكانة الإقليم في المكان حيث الآلة الحديثة التي يعتمد عليها الإقليم في زيادة الإنتاج وتوفير الغذاء وتصدير الفائض وسيطرته على المراكز العمرانية في اجتذابها (المدن) وتطور وسائط النقل بمختلف أشكالها وطرق النقل وزيادة عدد السكان وتعدد متطلباتهم الأمر الذي فرض نوع كبير من العلاقات الاقتصادية بحيث أضحت المدينة بكل مبادئها تقوم خدمة للإقليم (الخدمات الجديدة) لتصبح المدينة مكمل (وظيفي) للإقليم.

ولا تتوقف مكانة الإقليم عند ذلك حيث يفرض على المدينة دورإقليمي من خلال وظائف (إقليمية) تقوم بها كواجب أمام الإقليم المحيط وهو بهذا يكشف أهمية المدينة ودورها من خلال مجموعة الوظائف التي تقوم بها وقد قسم العلماء الوظائف إلى قسمين أولها (محلية) تقوم بخدمة سكان المدينة أصل ومبرر وجود المدينة ووظائف (ٔقليمية) لخدمة الإقليم يبنى وجود الوظائف الإقليمية على

وظائف محلية متكاملة النوعية والكفاءة والأداء بوجودها بصورة متكاملة يرسم ملامح مدينة متكاملة الوظائف تخدم الإقليم عبر حدودها (الإقليم المحيط) بمختلف احتياجاته.

لقد فرض الإقليم مكانته على المدينة بشكل حتمي نهائي إذ جعل من الصعب على المدينة أن تعيش على وظائف محلية فقط أي تعيش مكتفية ذاتيا تسد احتياجها من الموارد الاقتصادية المتنوعة والغذاء والإنسان إذ أن من الصعوبة بمكان وجود ذلك كونه عكس جوهر المدينة وفكرتها ولو تنوعت المدينة بكل أشكالها بل فرض صفة الإقليمية بصورة نسبية عليها للحصول على الخدمات بكل أنماطها وأن سبقت بعض الأفكار التخطيطية المدن الإقليم في بعض دول أمريكا اللاتينية إلا أن في نهاية الأمر تهجر المدن وتضمحل وتموت إنطلاقا من فكرة إمكانية المدن فتح اقاليم جديدة في مناطق خالية من السكان وإن بقيت تقاوم الموت لتعود تحت سيطرة الإقليم في أطعامها إكسير الحياة.

إن تنوع مصادر الإقليم الاقتصادية يعطيه صفة الثراء والغنى الذي ينعكس على شخصيته ثم أن ثرائه ينعكس مرة أخرى على المدينة التي تنشط وتتطور بتطوره من خلال الدور الإقليمي للإقليم التي تتخطى علاقة المدينة بالإقليم المحيط (المباشر) بأقاليم بعيدة في علاقة تكاملية يتمثل الإقليم بالجسم والمدينة بالرأس.

3) تركيب الإقليم:

الإقليم بطبيعته إقليم مركب مكون من مجموعة من الخدمات والنشاطات أو العلاقات بين الإقليم والمدينة أو جميعها في المكان ذاته بحيث تكون هذه المجموعات بهيئة (طبقات) الواحدة فوق الاخرى بيد أن من غير الضروري أن تكون هذه الطبقات متساوية في الحدود والاتجاه مع الطبقات الأخرى فمن غير الممكن أن تحدد الإقليم بكل صرامة وضبط، فمن حيث الإتجاه من الصعب أن تتفق

حدود مستشفى إقليمي مع حدود مدرسة ابتدائية أو حدود تجاره المفرد مع حدود الخدمات الإدارية. أما من حيث الإمتداد فنجد أبعد امتداد هو حركة الصحف المحلية (اليومية والاسبوعية) وأقرب إمتداد هو (تجاره المفرد) داخل محلة سكنية، هذا لا يجزم قطعا أن حدود بعض الخدمات لا تتفق مطلقا بل هنالك اتفاق نسبي يفرضه حاجه السكان وطرق النقل والتشابه في العادات والتقاليد. .. الخ.

وأبرز الأمثلة على ذلك الارتباط في الحصول على الخدمات الطبية او الإدارية مع خدمات شراء سلع وبضائع معينة يمكن أن تقضى في مرة واحدة.

ويمكن دراسة الإقليم من حيث الشكل الخارجي الذي يتخذه فهو غير ثابت بالاتفاق ولكل إقليم حسب علاقاته المترابطة وتاثير الظروف الطبيعية والبشرية شكلا ينفرد به حيث وصف (كرستال) الإقليم عند دراسته بالسداسي ووصف (فأن ثينن) الإقليم بالدائري فالعوامل الطبيعية من (جبال وأودية ومسطحات مائية (نهر أو بحيرة) وسهول واسعة) تعطي صورة خاصة بالإقليم كما والعوامل البشرية من طرق النقل (شوارع وسكك حديد) وحجم المدينة وتنوع الخدمات والوظائف دورا فاعلا آخر.

فقد يتخذ شكلا دائريا حول مركز مدينة كبيرة في وسط سهول واسعة وقد يتخذ شكلا طوليا شريطيا يتوسط حدود (نهر) من جهة (وطريق سريع) من جهة أخرى.

ويمكن دراسة الإقليم من حيث البعد ولكل إقليم حدود وأبعاد خاصة تكون متباينة حسب ظروف متعددة أبرزها أهمية المدينة وتعدد وظائفها وخدماتها وتوفر طرق النقل وتطور وسائط النقل وطبيعة المنطقة التضاريسية.

وبديهيا كلما كبرت المدينة كبر واتسع الإقليم أما من حيث طرق النقل فهي شرايين الحياة في الأقاليم لدورها في ربط الأقاليم بالمدن والأقاليم بالأقاليم من خلال علاقات ترابطية متينة لنقل الاشخاص والبضائع ويرتبط بذلك مدى

التطور الحاصل في وسائط النقل التي بدورها تزيد من فاعلية العلاقة فكلما كان الوقت المستغرق في الوصول أقل كانت العلاقة اقوى والإقليم أكبر وكلما كان الوقت المستغرق أكبر كانت العلاقة أضعف والإقليم أصغر لارتباط ذلك في سرعة الحصول على الخدمات ولا سيما الدورية منها (اليومية) فضلا عن حجم التكاليف التي يمكن أن تصرف في حركة البضائع والتي تشابه الى حد بعيد صورة الوقت المستغرق في الوصول والتي يعبر عنها (بخرائط الزمن المتساوي) والمعتمدة في ترسيم حدودإقليم معين.

أما صيغة المنطقة تضاريسيا فأن لها دورا فاعلا في سعة وضيق الإقليم. تتسع الأقاليم بسعة الأراضي الواسعة وأنفتاحها وأنبساطها كما في بطون الأودية والسهول الواسعة والهضاب المنبسطة وتقل وتضيق في المناطق المتضرسة كالجبال العالية والتلال المتجمعه والسلاسل الجبلية المتقاربة وبعض مناطق الأهوار والمستنقعات،

يمكن دراسة الإقليم من حيث أقسامه التي تكشف عن تزايد نفوذ الإقليم كلما اقتربنا من المؤثر وهي (المدينة) ويقل نفوذ الإقليم وارتباطه كلما ابتعدنا عن المؤثر (المدينة)، وبديهيا أن مناطق نفوذ كل مدينة خاص لا تنافسه أي مدينة أخرى ولا يستطيع سكانها الابتعاد عنها لقرب حصولهم على معظم خدماتهم هذا في المدن الكبيرة. أما في المدن الصغيرة فإن تنافس المدن القريبة منها قوي وفعال بحيث نجد سكان تلك المدينة يمكن أن يحصلوا على خدماتهم من أي المدن اكثر مركزية باستثناء الخدمات الإدارية والقضائية لدورها في الإنتماء الإداري.

وبصورة عامة جميع الحالات التي ذكرت والتي تم دراستها في دراسات مختلفة توضح جانب نظري لصعوبة تطبيق ذلك بكل صرامة ووضوح لتاثر سعة المدن وضخامة احجامها ومدى دخول الحضارة والتطور.

4) حتمية الإقليم.

إذا كانت الدراسة الإقليمية من اهتمامات جغرافية المدن بصورة عامة فإن دراسة فكرة الإقليم يعد ذو مكانة مهمة في دراسة جغرافية المدن بصورة خاصة وإذا كان الإقليم الجغرافي يشترك بمجموعة من الخصائص الطبيعية والبشرية والاقتصادية مميزة عن غيرة من الأقاليم فأن الإقليم الوظيفي يقوم على أساس من الترابط والتفاعل بين المدينة وإقليمها[8] وكلما كان الترابط والتفاعل قويا بين الإقليم والمدينة فإن هذا يعطي صورة واضحة عن امكانية تحديد الإقليم بسهولة ويسر وكلما ضعفت العلاقات لتعدد العلاقات مع مدن أخرى ذات تاثير متساوي للتنافس في تقديم الخدمات صعب تحديد الإقليم وظهور مايعرف بالأقاليم الجغرافية الكبرى لظهور التداخلات في الارتباط.

إن لشدة التدخلات والعلاقات المتبادلة بعد التطور الحاصل في المدن وأنتشار مظاهر الحضارة السريع الذي ارتبط بالتكنلوجيا الحديثة أضحى من الصعوبة بمكان تحديد الإقليم بصرامة وقد شرع الباحثين والمختصين الى اتباع مختلف الأساليب الإحصاءية الخاصة بتحليل العلاقات بطرق علمية (رياضية) والتي شابها الكثير من الاختلاف في وجهات النظر في أي الطرق الرياضية الافضل في الحصول على نتائج أدق للاعتبارات اهمها أن (فكرة الإقليم) لا يمكن تحديدها باسس رياضية. بل على أسس في العلاقات والترابطات بين الإقليم والمدينة او المراكز العمرانية. أن العلاقات لا تكون ثابتة بنفس الوتيرة على مر الزمن وبصورة متساوية فهي تضعف بفعل وجود مؤثر جديد مرتبط بتطور المدن ودخولها مظاهر التحضر الجديدة.

كما ويلعب المستوى المعيشي دورا فاعلا في سعة الطلبات عن المواد المختلفة لتنوع احتياجاته والتمتع بكل ما هو عصري وحديث الأمر الذي انعكس على زيادة الطلب على المواد الأولية الداخلة في الصناعة ليس على صعيد الصناعات الغذائية

فقط بل على صعيد الصناعات الكمالية أيضا الأمر الذي زاد من امتداد الأقاليم وتشابك مجالات نفوذ المدن وتغير أشكال الأقاليم.

هذا لا يعني أن الإقليم مهما زادت أهميته بتوفيره مجموعة الخدمات يمكن أن يكون بكفة ميزان متساوية مع المدينة حيث المدن تبقى ذات سلطة مركزية لوجود الوظائف والخدمات المتعددة وتعذرها في الإقليم كالجامعات والمعاهد العالية والنوادي الرياضية والثقافية والملاعب والمراكز التقنية العالية. ولكن كبر حجم المستفيدين من الخدمات في نطاقات واسعة زاد من سعة الإقليم بدرجة تفوق سعة نفوذ مدينة كوجود مستشفى في ناحية تابعة إداريا لمدينة كبيرة الأمر الذي يؤدي الى تقلص نفوذ كثير من سلطة المدينة. ولو وجدت مدرسة ثانوية او إعدادية في قرية ما فأن نفوذ المدينة لخدمات التعليم تتقلص من أن لو كأن اقتصار الخدمات التعليمية على المراكز الحضرية فقط.

ولحتمية فكرة الإقليم عمد الباحثين والدارسين في هذا المجال البدأ بدراسة هذا الموضوع من خلال طرح مجموعة من الاسئلة في اذهانهم بدأت بماهية الإقليم؟ كيف يمكن أن يحدد؟ ما هي صفاته؟ ما علاقاته؟ وارتباطاته؟ ما هي درجة الارتباط؟ هل يمكن قياسها بالأساليب العلمية والاحصائية؟.

مصادر الفصل الأول

1. جمال حمدأن، جغرافية المدن، مطبعة البيأن، مصر بدون تاريخ، ص471.
2. توني يوسف، مفهوم الإقليم، 1963، ص38.
3. البدراوى، عدنأن مكي، ود.العزاوي، فلاح جمال " التنمية والتخطيط الإقليمي " دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، 1991،ص 174.
4. عبد الفتاح محمد وهيبة، جغرافية العمرأن، دار النهضة للطباعة والنشر، مصر، 1973. ص55.
5. poutldge and Kegan paul، City and Region، R.E،Dickinson 1964.، London،Ltd
6. السعدي، سعدي محمد صالح، التخطيط الإقليمي نظرية توجه تطبيق، مطبعة التعليم العالي في الموصل، 1989. ص 30.
7. Jefferson. M. “ Distribution of world city folk “ Astudy in 1931.، July، Geographical Review،comprative civilization
8. محمد صافيتا، وعدنأن عطية، جغرافية المدن والتخطيط الحضري، منشورات جامعة دمشق، مطبعة الروضة، ط1، 2005، ص93.

الفصل الثاني

أنواع الأقاليم الجغرافية والتخطيطية

الفصل الثاني
أنواع الأقاليم الجغرافية والتخطيطية

يهدف هذا الفصل من الكتاب إلى التعرف على بعض أنواع الأقاليم الجغرافية والتخطيطية عبر وجهات نظر عدد ليس بالقليل من الباحثين والمختصين في دراسة الأقاليم والمدن قديما وحديثا. وان عرض أنواع الأقاليم في هكذا دراسات أضحى عرفا علميا لدى الدارسين في هذا المجال يكفي لإعطاء صورة ولو متواضعة للتفريق فيما بينها.

الجغرافية واحدة من العلوم التي وجدت لنفسها اهتماما فاعلا في دراسة الأقاليم بعد فيض من الأبحاث الدقيقة حتى اتخذت لها منهجا مستقلا يعنى بإبراز الخصائص المتكاملة التي تشكل صورته النهائية. من حيث فهم الظاهرة وتفسير توزيعها والعوامل التي أعطت للإقليم شخصية مستقلة هذا لا ينفي وجود بعض المشكلات مثل كيفية تحديد أبعاد الإقليم ونوع العوامل الجغرافية التي أعطت للإقليم شخصيته المستقلة وطبيعة شكل الإقليم ومدى تنوعها من إقليم لآخر. وعلى الرغم من ذلك ظهرت عدة محاولات في تمييز أنواع الأقاليم وفق وجهات علمية مختلفة أبرزها:

دراسة الباحثين (ولدريدج وايست)[1] سنة 1951:

والخاصة بتميز الأقاليم الجغرافية المحدودة الأبعاد في حين أن أراضي كل منها متجانسة مع بقية أجزاء الأقاليم وهي:

1. أقاليم خاصة: وهي عبارة عن أقاليم جغرافية محدودة المساحة إلا أن لكل إقليم منها شخصيته الجغرافية البارزة والتي تختلف تماما عن المظهر الجغرافي العام لغيره من الأقاليم الأخرى المجاورة له.

2. اقاليم عامة: وهي أقاليم جغرافية عظيمة المساحة ذات خصائص جغرافية خاصة تميز كلا من هذه الأقاليم عن بعضها الآخر ألا انه في نفس الوقت يمكن تصنيف كل من هذه الأقاليم الجغرافية الكبرى إلى أقاليم أو وحدات ثانوية اصغر حجما تتشكل بسمات جغرافية خاصة.

دراسة وتيلسي عام 1954:

والذي أكد على أن أي إقليمين ينتميان إلى مجموعة واحدة، لابد وان يكونان متشابهين في كل الخصائص (كالسطح والمناخ والنبات) ويمكن عدها أساس تصنيف في الدراسة هذا لا يعني أن هذا التشابه مطلق بل هناك اختلافات فيما إذا كانت هناك دراسة دقيقة فاحصة تخضع لعوامل مؤثرة تظهر حالة من الاختلاف الواضح وفي هذا قسم الأقاليم الجغرافية إلى ثلاث مجموعات مختلفة وهي:

1. أقاليم فردية: وهي أقاليم تصنف على أساس عنصر معين أو عامل جغرافي واحد فقط يمكن اعتماده في تقسيم سطح ارض الإقليم أو أجزاء معينة سنة لسعة مساحته.
2. أقاليم ثنائية (مزدوجة): وهي أقاليم تصنف على أساس وجود عنصرين أو عاملين جغرافيين متشابهين في المكان يعطي صورة واضحة لسمة تبرزه عن بقية الأجزاء والأخرى ويمكن اعتمادها قاعدة علمية عند الدراسة.
3. أقاليم كبرى: وهي أقاليم تصنف لاعتبارات وجود أكثر من ثلاث عناصر أو عوامل جغرافية يمكن اعتمادها في التفريق بين الأقاليم أو بين أجزاء الإقليم ضمن المساحة المحدودة وقد عرفها بـ (الأقاليم الجغرافية الكبرى)[2].

وقد ميز الدكتور سعدي السعدي بين الأقاليم في كتابه (التخطيط الإقليمي سنة 1989)[3] من وجهة نظر تخطيطية وهذا يعود لتخصصه الدقيق في الدراسة الأكاديمية مشيرا إلى أن الأقاليم تتنوع تنوعا واسعا تبعا للوظائف أو

الوظيفة التي يتحدد الإقليم على أساسها وهذا يعتمد على الحجم المساحي للإقليم والحجم السكاني أما ابرز تلك الأقاليم:

1. إقليم الموارد الطبيعية.
2. الإقليم الاقتصادي.
3. الإقليم الحضري.
4. الإقليم التاريخي.
5. الإقليم المتأخر.
6. الإقليم المتطور.
7. الإقليم الأثري.
8. الإقليم السياسي.
9. الإقليم الإداري.
10. الإقليم الصناعي.
11. الإقليم المناخي.
12. الإقليم الزراعي.
13. الإقليم الترفيهي.
14. الإقليم الاجتماعي.

دراسة الدكتور خالص حسني الأشعب في كتابه (إقليم المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة)[4] والتي أوضحت مجموعة مهمة من الأقاليم أبرزها (الطبيعي والحيوي والاقتصادي والإداري والتخطيطي والحضري والمركب) ويمكن عرض أنواع الأقاليم الجغرافية والتخطيطية بالاستناد على دراسته كونها أكثر شمولية وتنوعا ويمكن تبين ذلك بالتالي.

1) الإقليم الطبيعي:

تعد الجغرافية واحدة من أهم الفروع العلمية التي اهتمت بدراسة الأقاليم الطبيعية كونها هي إحدى محاورها الأساسية أكثر من غيرها من الفروع الأخرى وبالتحديد الجغرافية الطبيعية وفي هذا المجال تباينت آراء الباحثين في تحديد معنى اصطلاح (إقليم طبيعي) فميز بعضهم الأقاليم الطبيعية لقارة ما على أساس العناصر الكبرى المتمثلة بالتضاريس والمناخ والتربة وأطلق عليها (الأقاليم الفيزغرافية) وأضاف آخرون (النبات الطبيعي) إلى نفس المجموعة وأطلقوا عليها (الجغرافية الطبيعية)[5].

وعرفة الدكتور (محمد جاسم العاني) على انه الإقليم الذي يعتمد تحديده على عنصر معين من عناصر البيئة الطبيعية لذلك فقد يكون عبارة عن سلسلة جبلية أو نطاق سهلي أو إقليم هضبي أو وادي أو نطاق مناخي أو أي إقليم يميزه عامل جغرافي يسند لذلك الإقليم شخصيته المكانية التي تميزه عن باقي الأماكن) [6].

ومن المسلم به أن أي وحده مكانية مساحية معينة يمكن تمييز صفات معينة فيها فمثلا من ناحية التضاريس كأن تكون جبلية وعرة أو هضبية أو شبه جبلية أو سهلية أو من حيث المناخ كأن تكون باردة أو باردة قطبية أو دافئة أو استوائية فضلا عن صفات التربة كان تكون خصبة أو متوسطة أو صحراوية أو عديمة الفائدة... الخ.

ومن خلال استقراءنا لبعض أراء الباحثين والمختصين في مجال دراسة تحديد الأقاليم وجدت أن من المهم أن يسند في الدراسة معايير متعددة لتكون النتائج دقيقة فلكل إقليم صفاته الخاصة من حيث الجيولوجية والجيموفولوجيه والمناخ والتربة والنبات الطبيعي وفي هذا الصدد يمكن الوقوف عند دراسة الباحث الأمريكي (فينمان) [7] عند تصنيفه أراضي الولايات المتحدة الأمريكية إلى أقاليم

فيزيوغرافية 1938 معبرا في دراسته عن أنها في حالة تطور اثر كل من التطور الجيولوجي والتغير في معدلات المناخ (الحرارة والمطر والرياح) وعبر فترات زمنية فضلا عن تكوين الأنواع المختلفة من التربة والغطاءات النباتية مؤكدا على أن الجميع التصنيفات الجغرافية المعتمدة كأساس لعمليات التقسيم تتفق نتائجها بصورة عامة مع تلك المبنية على أساس (الاختلاف التضاريسية) لنفس الإقليم.

ومن ابرز الدراسات الجغرافية دراسة الدكتور (إبراهيم شريف)[8] لإقليم العراق حيث قسم العراق إلى أقاليم طبيعية تفصيلية دقيقة كان أبرزها (إقليم الجبال، إقليم الأراضي المتموجة، إقليم السهل الرسوبي، إقليم الصحاري) وهذا ناتج عن تعرض أرضه إلى عمليات الالتواء والانكسار والهبوط والتصدع والترسيب عبر تاريخه الطويل الأمر الذي جعله غير متجانس في السطح وتظهر الأقاليم (الفيزوغرافية) منعزلة عن بعضها حيث لا تتداخل مع بعضها بل يكون الانتقال إليها بشكل تدريجي أو من خلال فواصل معلومة) بحيث يحتل الإقليم الجبلي الأجزاء الشمالية والشمالية الشرقية ثم إقليم الهضبة والتي تعرف بالهضبة الغربية الصحراوية واصل التسمية (مناخية تضاريسية موضعية) فضلا عن إقليم السهل الرسوبي ذو الشكل المستطيل الممتد من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي ابتداءا من وسط العراق بالاتجاه نحو جنوبه)

أما صفات المناخ فهي مختلفة من مكان لآخر وإذا كان المناخ بصفة العامة حار جاف صيفا بارد ممطر شتاءا فالبيانات المسجلة في تباين في عناصره من مكان لآخر (إلا أن هناك محاولات عديدة من قبل الباحثين لتصنيف مناخ العراق وفق معايير معتمدة مستخدمه معطيات الحرارة والمطر والتبخر والرطوبة)[9].

ويشكل عام فان جميع تلك التصنيفات لا تظهر اختلافات حادة بين الأقاليم المناخية السائدة على القطر العراقي.

واهم تلك الأقاليم المناخية:

1. المناخ الجاف والدافئ صيفا . مناخ المرتفعات الجبلية.
2. المناخ الجاف الحار صيفا . مناخ البحر المتوسط.
3. مناخ الاستبس المداري الحار الجاف صيفا .
4. المناخ الصحرأوي المداري الحار الجاف صيفا[10] .

أما من حيث التربة فان من البديهي أن تتنوع التربة من مكان لآخر من حيث الخصوبة وحجم الإنتاج وضعفها وتدني الإنتاج وقد قسمت التربة إلى أقاليم حسب الخواص والعناصر المكونة ويمكن الاستدلال عليها بأجهزة الفحص ونوع وكمية المحاصيل المتنوعة في المكان وعموما فالتربة البنية الغامقة ذات النسبة من المواد العضوية بمقدار (1 – 4 ٪) تكون في شمال العراق والتربة البنية السمراء فتتركز في المنطقة المتموجة وتكون نسبة المواد العضوية من (1 – 5،2)

وتنتشر التربة الصحراوية في الهضبة غرب العراق وهي تربة قليلة المواد العضوية كثيرة المواد الكلسية والأملاح. وتبدو أهمية هذا التوزيع الطبيعي للتربة والتصنيفات الدقيقة الأخرى في أعداد الخطط والدراسات العلمية للنهوض بالواقع الاقتصادي للبلد بعد معرفة ملاءمة كل نوع من المحاصيل وتنميتها بما يخدم الاكتفاء الذاتي وتحقيق التكامل الاقتصادي.

2) الإقليم الحيوي:

يعرف على انه منطقة تمتلك مساحة من الغلاف الحيوي تسود فيه أنواع معينة من الكائنات الحية وهي محصلة نهائية تصوره التفاعل والتأقلم بين الكائنات الحية من ناحية وعناصر بيئتها من ناحية ثانية وتصبح هذه الصورة مختلفة عما يجاورها من المناطق الحيوية[11] .

يمتاز الإقليم الحيوي بان الصفات والخصائص الموجودة تعطيه شخصية مستقلة علما أن هذه الشخصية ليست أزلية على مر الزمن بل هي متغيره بتغير عناصر البيئة الطبيعية.

ومن خلال دراسة التاريخ الزمني على الكرة الأرضية نجد تغير واسع اختلفت فيه نوع الحياة بسبب طبيعة الظروف فالفترة المطيرة أوجدت مناطق ذات غطاء نباتي كثيف في منطقة تعد اليوم صحراء ومن المؤكد حدوث فترات مطيرة في المناطق الجافة الحالية حيث تعرض نصف الكرة الشمالية خلال فترة البلايستوسين إلى أنواع المناخات التي سادت العالم فأدى إلى تتابع الفترات الجليدية التي كونت غطاءات جليدية فوق أوراسيا وأمريكا الشمالية ثم تعرضت إلى فترات دفيئة طويلة وأكثر مطرا امتدت إلى مساحات واسعة[12]، لذا فان الإقليم الحيوي ليست ظاهرة جامدة بل متغيرة مع الزمن ويحدد مقدار وعمق وشمولية التغير درجة فاعلية الضوابط أو المتغيرات البيئية ذاتها[13] مكونه صوره نهائية لمرحلة أخيرة كانت قد مرت بعد مراحل تطورية على الكائنات الحية تتكيف الكائنات الحية من نباتات وحيوانات في الإقليم مع بعضها بنوع من التجانس والانسجام وبينها وبين الظروف البيئية التي تفرض نفسها على الحياة ليعرف هذا التكيف بـ (التأقلم) فرض التأقلم استساغة الحيوانات في المكان النباتات بها بحيث لا تتقبل تلك الحيوانات نسبيا نباتات أخرى هذا لا يعني وجود حدود فاصلة بين أنواع النباتات فهي فالغالب تنتمي لنفس الفصيلة من المجموعة النباتية لتعكس حالة من التباين في الأنواع والأصناف من الحيوانات التي عرفها الإنسان الداجنه وغير الداجنه، معبره عن عوامل مؤثرة بصورة مباشرة وغير مباشرة في مقدمتها عناصر المناخ (الحرارة والأمطار) فاختلاف الحرارة يعني اختلاف النبات وتباين الأمطار يعني تباين في كثافة النبات ناهيك عن دور التربة وأهميتها تبعا كدرجة خصوبتها وقابليتها على الإنتاج النباتي فكلما كانت خصبة كان النبات وفير وكلما كانت فقيرة كان النبات معدوم نسبيا.

وتبدو أهمية الإقليم الحيوي في صدد دراستنا لإقليم المدينة من خلال التداخل الكبير والواسع للمدن وأقاليمها ضمن أقاليم حيوية كبيرة فمن الطبيعي جدا أن تكون مستقراتنا البشرية رغم تطورها وتقدمها ضمن إقليم حيوي معين تتركز فيه أنواع معينة من النباتات والحيوانات ما تميزه عن أقاليم حيوية أخرى مكون صفة خاصة لها كان تكون وسط غابات واسعة أو على حافة منطقة متموجة أو في قلب سهل رسوبي أو على حافة منطقة هضبية مرتفعة أو ضمن منطقة صحراوية ولكل واحدة منها ظروفها الحيوية الخاصة بها ودورها في تشكيل الواقع الاقتصادي للسكان في المكان.

3) الإقليم الاقتصادي:

تعد الجوانب الاقتصادية محور اهتمام باحثين ومهتمين في مجالات عديدة وكلا حسب الدراسة المنشودة وتبرز الجغرافية والتخطيط في ذلك ولاسيما في مجال دراسة تحديد الأقاليم الاقتصادية التي ترتبط بالمدينة، إذ ترتبط الأقاليم بالمدن وتتنوع بتطور المدينة وسعة خدماتها المقدمة لسكانها وسكان المناطق البعيدة يمثلها بعض الباحثين بأذرع الإخطبوط الممتدة في جميع الاتجاهات.

وعموما فان أهم الجوانب الاقتصادية البارزة (التجارية والصناعية والزراعية) ممثلة بالخدمات التي تقدمها المدن والتي من خلالها تؤدي دورا اقتصاديا فاعلا ترسم ملامح إقليمها الاقتصادي بصفة مستقلة أو متجمعة حيث تكون سوقا رائجا لمختلف السلع والبضائع بتجميعها في مؤسسات تجارية متخصصة ومكانا مركزيا لتسويق المنتجات بكل أشكالها (المفرد والجملة) لخدمة سكان المدينة والمناطق المحيطة (الإقليم) فضلا عن دور المدن كمكان لتجمع رأس المال والمؤسسات المالية المتخصصة والأيدي العاملة الماهرة وغير الماهرة في مختلف النشاطات الاقتصادية.

ويمكن دراسة الإقليم الزراعي كونه أول وأقدم العلاقات التي تمت بين المدينة والمناطق المحيطة في تحديد الإقليم الزراعي، فالإقليم يقوم بإنتاج المواد الغذائية الطبيعية المتنوعة وغالبا ما كان يطلق عليه ب (مطبخ المدينة) كونه يزود المدينة بالغذاء (الألبان ومشتقاتها والخضراوات والفواكه واللحوم والأخشاب) التي لا يستطيع الإنسان العيش بدونها أو الاستغناء عنها فهي مقومات الحياة الأساسية وهي في جوهرها تتعدى ذلك فالإقليم الزراعي مجال للأيدي العاملة ورخص قيمة الأرض والإيجار مقارنة بنفس المساحة في المدن كمجال للتوسع المساحي مصدر هائل للترب ذات النوعيات الصالحة للاستثمار الاقتصادي فضلا عن كونه مصدر للموارد المائية السطحية والجوفية والمعادن.

أما فيما يخص الإقليم الصناعي، فان الصناعة وجدت لنفسها مكانا خصبا في المناطق المحيطة بالمدن ولطالما كانت الصناعة من أهم الوظائف التي تقوم بها المدن في العالم وهي لصيقة بشكل مباشر بها وان كانت النوبات الأولى لظهورها بشكل حرف صغيرة تغطي حاجات السكان المحليين فقط، فالأمر أوسع واكبر فقد أصبحت مدننا صناعية بحتة مستقلة لها حدودها وشخصيتها الثابتة.

الصناعة الحديثة وليدة الثورة الصناعية في أوربا ولها متطلباتها وشروط لقيامها بالشكل الاقتصادي الناجح وأبرزها الأرض الواسعة الرخيصة الوفيرة المواد الأولية والأيدي العاملة وارتباطها بشبكات النقل مما يسهل فرصة الاتصال والارتباط للسكان والسلع والتي يتوجه لها السكان عبر هجرات مؤقتة ودائمية للحصول على فرص العمل ولاسيما ذات الخبرات في المجال (الزراعي والصناعي) لما لها من دور فعال في رفع المستوى (الاقتصادي والاجتماعي).

غيرت الصناعة خارطة الطريق التي كان يتصورها اغلب المخططون والخبرات في مجال إدارة المدن والأقاليم فتوسع المدن المساحي الناتج عن زيادة السكان بشكل واسع جعلت كثير من المصانع داخل المدن والمناطق المزدحمة سكانيا وبات من الضروري التفكير في التخطيط لجعل الصناعة في أقاليم بعيدة عن المدن

لتفادي كثير من المشاكل العالقة وبالتالي خلق حالة من الأقاليم التي عرفت فيما بعد بالإقليم الصناعي (النواة) والتي اجتذبت السكان بأعداد هائلة لتغير توزيع وكثافة السكان فبعد انقطاع سكاني مدني واسع تركز سكاني صناعي كبير في مناطق هامشية وضواحي أطراف، بحيث رسم لنفسه شخصية مستقلة المركزية في الموضع والموقع والسكان وسهولة الوصول والدور الفعال في الجانب الإداري والسياسي كونه احد دعامات الاقتصاد القومي للبلد وبما يعزز قوة الدولة في الأوساط العالمية.

أما الإقليم التجاري. يتضح الإقليم التجاري في دور التجارة الفاعل في الاتصال بين المدينة والإقليم بما يحويه من قرى أو مدن صغيرة بدايتها حاجة سكان الريف إلى السلع والبضائع والخدمات الاخرى.

أما فيما يخص الإقليم التجاري فإنها تظهر من الدور المهم الذي يقوم به في تجهيز المدينة بالمواد المتنوعة التي ينتجها (النباتية والحيوانية والمعدنية) ولأجل الوقوف على حدود الإقليم فان معيار تجارة الجملة هو الأدق في ذلك على اعتبار أن تجارة المفرد مقتصرة لسد حاجة السكان المحليين. فحجم البيع ونوع المواد المخصصة لاستفادة الإقليم منها دور كبير في تحديد حدوده وامتداده وطبيعته وبنيته.

وفي هذا الصدد يمكن عرض الطرح الذي قدمه الدكتور خالص الاشعب في كتابه (إقليم المدينة)[14] فيما يخص بعض الطرق التي يمكن اعتمادها في تحديد الإقليم التجاري وهي:

1. المدى الذي يمكن أن يصله البائعون المتجولون وهو ما لا يحدث في حالة القطر العراقي كما يصف.
2. المدى الذي تصله الخدمات المصرفية المقدمة من المدينة والذي قد يصل مسافة 100 كم فأكثر.
3. المدى الذي تصله تجارة المفرد وغالبا ما يكون هذا الإقليم ضيق جدا مقارنة مع الأقاليم التجارية الأخرى.

4) الإقليم الإداري:

عمل التقسيم الإداري الذي تبنته السلطات الإدارية (حكومات الدول) على تقسيم وتعيين فيما إذا كانت بعض المستوطنات مدينة كبيرة أو صغيرة وأخرى قرى وأرياف وعلى الرغم من الايجابيات فقد حدد (الدكتور صالح فليح والدكتور صبري الهيتي) بعض السلبيات وهي في أن السلطات تنساق في الغالب وراء اعتبارات معينة فتعطي أهمية خاصة للمراكز الحدودية أو النائية مثلا فتتخذ بعض القرى مراكز إدارية) [15].

ويمكن استقراء الجانب التاريخي والتي وصفها الدكتور جمال حمدان في كتابه جغرافية المدن أن الإدارة ضرورة أولية منذ نشأة المجتمع المستقر وكان لابد لها من أن تمارس من نقطة مركزية – مدنية والإدارة خلاقة للمدينة الإدارية والتي تشكلت بشكل الوحدة المكانية الإدارية التي قامت من اجلها وتطورت بتطورها)[16].
تميز الإقليم الإداري عن غيره من الأقاليم أن حدوده ترسم من قبل جهات معينة خاصة يمكن تحديدها على الخريطة بصرامة وفيها يختلف عن بقية الأقاليم التي تمتاز بالمطاطية حسب المعايير المتبعة لكل نوع، وبدايتا يجب التفريق بين الحدود الإدارية الواسعة التي تضمها المدينة بصورة عامة بما تشمله من إقليمها والحدود البلدية والمتمثلة بالمساحة المبنية المعمورة فعليا والمتمثلة بالتصميم الأساس.

ويهمنا في هذا الصدد الحدود الإدارية الواسعة والتي تتسع بسعة مركزية المدينة ومن المفيد الإشارة اليه أن حدود الإقليم الإدارية لا تطابق بشكل كلي مع حدود أقاليم أخرى فلكل إقليم معاييره الخاصة بتحديده كما اسلفنا كالطبيعي والاقتصادي والحيوي والتخطيطي.... الخ

فضلا عن أن الإقليم الإداري في حدوده المرسومة تتغير عبر الزمن فمن غير الممكن أن تبقى ثابتة منذ بداية نشأتها وإلى يومنا هذا ولاسيما بعد تأثير طبيعة ونوع الاتصال والتواصل فقد غيرت السيارة كثير من خرائط الأقاليم وامتداد

طرقها ناهيك عن بقية الوسائل الفعالة الأخرى، كما أن الإقليم الإداري يساعد في معرفة دقيقة للبيانات الدقيقة التي يضمها الإقليم الطبيعية والبشرية التي تساعد في التنمية الحالية المستقبلية التي يمكن إن ترسمها إدارة المدن.

وعلى الرغم من مميزاته بين الأقاليم الأخرى فان له بعض المأخذ فالتطور الخطير في وسائل النقل وتنوعها فاقت التصورات التي كانت ثابتة نسبيا لدى اذهان المخططين، فالإقليم الإداري يغض النظر عن الحياة الاجتماعية للسكان وطبيعتها من مكان لآخر عند ترسيم حدوده فضلا عن مسألة تقاسم الثروات وعائدية بعض المستقرات البشرية لإقليم معين دون المكان الجديد التي تفرضه الحدود الإدارية ولذلك يتطلب الأمر إجراء تعديلات مستمرة للحدود وتغيرها عبر توافقات تلاءم نسيج الحياة الاجتماعية.

لقد قادتنا التعديلات والتغيرات المستمرة في ترسيم الحدود الإدارية عبر فترات زمنية متسلسلة نحو تقارب تطابق حدود الإقليم الإداري مع حدود أقاليم أخرى ولعل ذلك يبرز في عامل حاسم جدا وهو حركة السكان الإجبارية من الإقليم نحو المدينة المركزية لانجاز المعاملات الرسمية في الدوائر والمؤسسات الحكومية المتعلقة بحياتهم اليومية والتي تفرضها (التبعية الإدارية) ممثلة بـ (بطاقة الأحوال المدنية) التي تصدر من إدارة المدينة والتي تحدد تبعية ومكان سكن الإفراد في السجلات الرسمية الحكومية. الأمر الذي يفوق وضع حدا قطعيا يفصل بين البيئات الحضرية وغير الحضرية في الأقاليم وعلى سبيل المثال ينطبق الحال على بعض الأقطار العربية التي تتبع النظام الجمهوري وطرقها في التقسيمات الإدارية كحالة العراق حيث الحدود الإدارية للأقاليم تتمثل بالمحافظة ثم القضاء ثم الناحية ثم القرية ضمن التسلسل الوظيفي والترتيبي التي تضمن إدارة لكل تقسيم إداري حيث يدير المحافظة (المحافظ) والقضاء (القائم مقام) والناحية (مدير الناحية) والقرية (المختار) ولكل واحدة منها صلاحيات يكفلها القانون، كما أن السكان في ظل هذه التقسيمات تفاصيل حياتية معينة تفرضها العادات والتقاليد

والعرف والدين ضمن الإطار العام للمجتمع وبما ينسجم مع تفاصيل الحياة الطبيعية لكل إقليم بما يميزه عن الأقاليم الأخرى عبر مراحل تطوره المختلف

ولأجل توفير أفضل الصيغ التي تسهل مطالب وحاجات السكان في الإقليم أو ما يتعلق بتحسين الإدارة والسيطرة على أجزاء الإقليم يجب اعتماد عدد من المعايير أو الاعتبارات التي تضمن تحقيق الأهداف:

1. أن تتوفر في الإقليم الإداري حالة من التقارب في الخصائص السكانية للإقليم ودرجة التشابه العام في الخصائص المساحية حيث أن الاختلافات الحضرية والتكوينات الاجتماعية للسكان واختلاف العادات والتقاليد تقتضي أن تتدخل التحديات الإدارية بما يضمن تحقيق المشاعر الإنسانية المحلية والإقليمية وعدم المساس بها.
2. أن يكون الإقليم ذا سعة معينة تضمن سد المتطلبات الإدارية للسكان وان ترتبط الحدود الإدارية للإقليم بإمكانية تحقيق وتوفير أفضل الخدمات الإنسانية القادرة على تلبية وإشباع مختلف السلع والخدمات.
3. ينبغي أن تكون جميع الأجزاء الإدارية للإقليم تحت السيطرة أو قدرات التحكم الإداري من خلال التفاعل والتنسيق والترابط في المهام التي يؤديها جهاز الإداريين المتخصصين[17]

5) الإقليم التخطيطي:

اخذ الإنسان الحضري الجديد على عاتقه تحديد الأقاليم وتعريفها بأسمائها حسب الغاية والهدف المنشود في الدراسة بحيث أعطى لكل إقليم حدوده ضمن فترة زمنية معينة وطبقا للظروف الجغرافية الطبيعية أو البشرية أو الاقتصادية أو جميعها معا في تحديد الامتداد والمساحة بالقدر الذي يراه مناسبا بكل صرامة، وقد نشط هذا حتى تزايد الاهتمام بتحديد الإقليم التخطيطي مع تطور وسائل الحياة الحديثة وتنامي فكرة التخطيط لحل كثير من المشكلات

العالقة لتنظيم أساليب الحياة بشكل عصري وحديث وينطبق هذا الاهتمام في محاولة تحديد الحيز الذي يشكل الإقليم التخطيطي الذي تصب فيه جهود التخطيط لتنميته وخاصة منذ ستينات القرن العشرين[18].

يعرف الإقليم التخطيطي: على انه مساحة معينة من الأرض فيها خاصية محددة أو اكثر يمكن تحريكها فيؤدي من خلالها ذلك الإقليم وظيفة معينة أو أكثر على أن يتخذ قرارا قياديا باعتبار ذلك الجزء إقليما تخطيطيا يعتمد على عنصرين مهمين وهما:

1. توفر حجم معين في الثروات الطبيعية التي يكفي استثمارها كحد أدنى لسد حاجة السكان في ذلك الجزء من سطح الأرض (خصوبة تربة، مواد خام).
2. أن يكون للإقليم حجم سكاني قادر على توفير قوى عمل قادرة على استثمار تلك الثروات الطبيعية لسد حاجة السكان منها فيه [19].

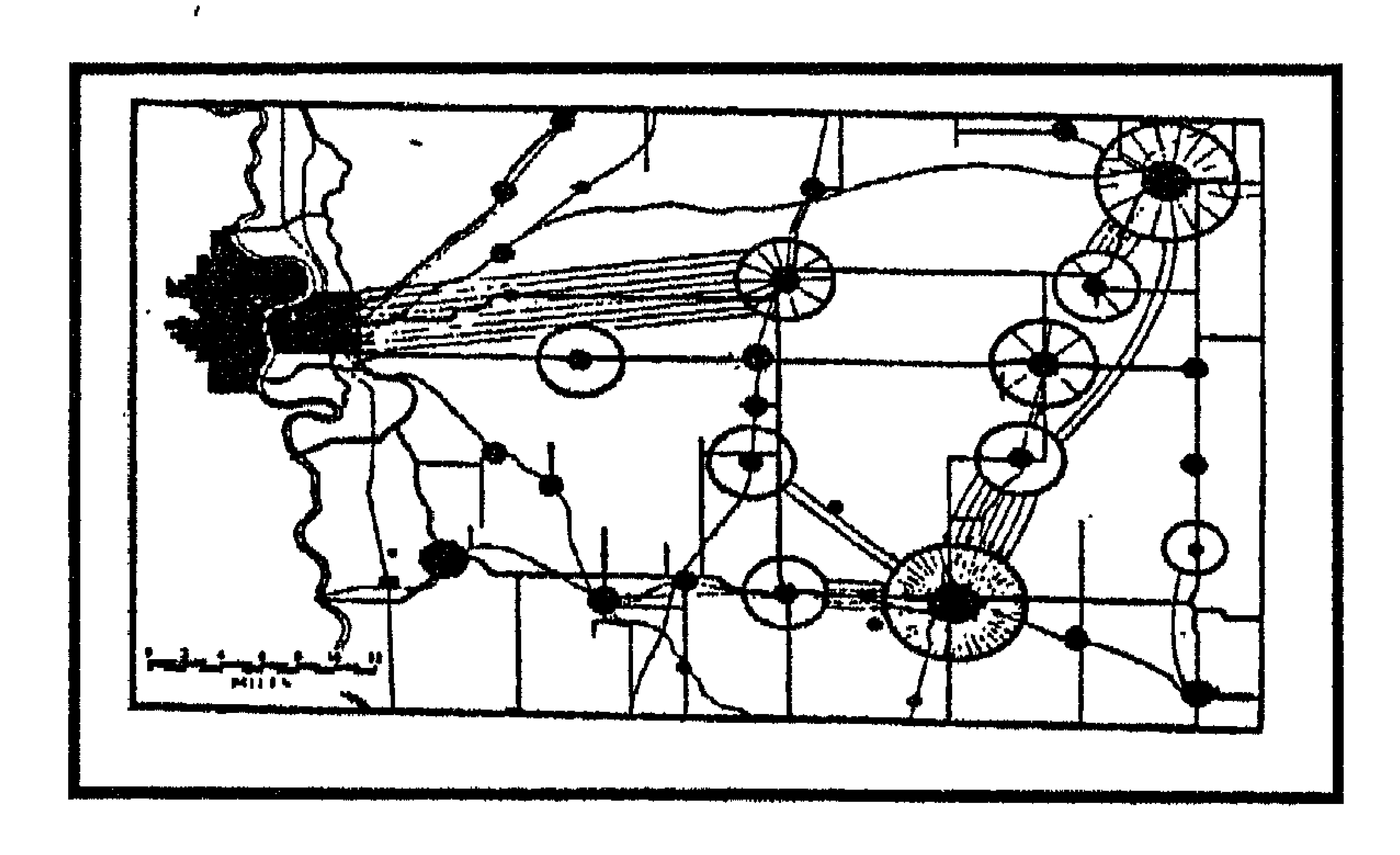
إن المعرفة الدقيقة بخصائص الإقليم من حيث وفورات الموقع والسكان يجعل من الإقليم مجال خصب للتخطيط الإقليمي الناجح بحيث تكون أهداف التخطيط ممكنة التطبيق بما يخدم السكان على المستوى الإقليمي والوطني أو على مستوى الإقليم التخطيطي نفسه وان تحديد حدوده مسألة ضرورية تكفل حصول السكان من الإقليم على مختلف السلع والبضائع والخدمات في كل أجزاء الإقليم كما وان توفر البيانات بصورة تامة تضمن كفاءة عالية في تنمية الإقليم من قبل الإدارة التخطيطية كون الأقاليم الإدارية غالبا ما يتم اعتمادها كأقاليم تخطيطية فضلا عن أن التنمية تهدف في جملة مساعيها إلى تنمية وتطوير الإقليم بصورة متكاملة وفق خطط آنية ومستقبلية يتم ترسيمها وذلك من خلال الاستغلال الأمثل لكل الموارد الاقتصادية بأسلوب يحقق نمو وتطور الجوانب الاجتماعية والعمرانية والخدمية والسياسية والاقتصادية وهذا ما تسعى إليه الدول ضمن الخطة القومية (البرنامج القومي) بالاستناد على خطط إقليمية معدة

مسبقا بصورة تفصيلية والمعتمدة بشكل فعلي على طبيعة الإقليم التخطيطي بغية تنمية الإقليم تنمية فاعلة.

6) الإقليم الحضري:

المدينة ذلك المكان المركزي لمجموعة الوظائف التي تقدمها لسكانها ولسكان المناطق المحيطة بها (إقليمها) فمن النادر جدا أن تكون هنالك مدينة تقوم بوظيفة واحدة فقط ومن هذا المنطلق يتبلور الارتباط بينها وبين الإقليم وظيفيا الأمر الذي يرسم حياة الإقليم.

وبطبيعة الحال يتشكل الإقليم الحضري من الامتداد الحضري والذي يقصد به مدى الالتحام والتشابك بين الأقاليم الحضرية على اعتبار أن لكل مدينة مهما صغر حجمها أو كبر لها إقليمها الخاص بها والذي يعرف بالإقليم الكثيف جدا أو الإقليم المتروبوليتاني أو الإقليم المباشر أو الإقليم الملامس وهي في ذلك تتبع لمدينة اكبر من إقليمها ضمن نظام تراتيبي وكل هذه المدن (المستوطنات) تتمركز حول المدينة المركزية الأولى في القطر مكونة إقليم حضري متكامل كما في مدن العواصم الكبرى كمدينة بغداد وإقليمها والمدن الواقعة تحت تأثيرها الحضري مع إقليمها ونفس الحال ينطبق على مدينة القاهرة ودمشق وبيروت وعمان.



خريطة رقم (1) منطقة نفوذ ولاية ايوا في أمريكا

إن استحواذ المدن المركزية على اكبر عدد ممكن من الوظائف الرئيسية وتركزها فيها دون غيرها وعدم نشرها وتوزيعها في مدن أخرى للتخفيف عنها يخلق مجموعة من المشاكل التي يصعب إيجاد الحلول لها مع تقدم الوقت فزيادة حجم السكان وزيادة الطلب على الوحدة الواحدة من المساحة من المنطقة المعمورة في المدينة لتنسحب تلك المشاكل إلى الإقليم من نواحي عديدة (اجتماعية وسياسية واقتصادية وإدارية) أبرزها الفجوة الكبيرة في التطور والتقدم التكنولوجي بين المدينة والإقليم والاستهلاك السريع لأكبر قدر ممكن من إمكانات المدينة بما يقابله في الإقليم والهجرة الواسعة للأيدي العاملة من الفئات الشبابية وإفراغ الإقليم منها وتركزهم في المدينة وبالتالي تخلف الإقليم وتطور المدينة وخلق ما يعرف (بعدم التوازن الإقليمي) في الوقت الذي تكون فيه أفضل الحلول إنشاء نويات حضرية في مواقع أخرى تكون لها أقاليمها الكثيفة تنمي الاستثمارات وتزيد من حجم السكان فيها وتقلل من الضغط على المدينة الرئيسية مكونة نظام تراتيبي للمستوطنات مع أقاليمها وتكون نسبة التحضر أوسع واشمل بما يعزز قوة الدولة الاقتصادية وستكون هناك حالة من التوازن الاقتصادي والتماسك الاجتماعي وتتضح سبل التنمية وإمكانية رسم ملامح خطة قومية مستندة على خطة إقليمية شاملة لجميع المجالات.

لعبت الثورة الصناعية دورا فاعلا في نمو المدن والأقاليم بشكل مضطرد ولاسيما بعد دخول السيارة مجالات الحياة المختلفة في إمكانية النقل (من الباب إلى الباب) بحيث قفزت المستوطنات إلى مراتب متقدمة في السلم التراتيبي للمدن بسعة المساحة وحجم السكان ومستوى التطور في الجوانب الاقتصادية والاجتماعية. وأصبح جليا أن الأقاليم بنموها وتعددها وسعة أفق الامتداد الحضري والالتحام والتشابك مع بعضها وهي عملية تعرف بـ (التحضر الإقليمي)

وهي ظاهرة تتمثل بـ (مركز) حضري كبير له امتداد حضري واسع قادر على اجتذاب السكان بشكل فعال عن طريق موجات من الهجرة من جميع الأطراف للاستقرار والانتشار في أجزاءه سواء أكانوا ريف أو من السكان الحضر في رحلة

راجعة ولاسيما للموظفين في الدوائر الحكومية وغير الحكومية بعد التقاعد من الوظيفة أو من الأثرياء الذين يبحثون عن مساحات واسعة لوحداتهم السكنية تتوفر فيها الحدائق الكبيرة ووسائل الراحة والترفيه وبعض الطبقات التي تبحث عن الراحة والهدوء بعيدا عن صخب المدينة وضجيجها فضلا عن توزع كثير من المستوطنات ذات الطابع الحضري المتخصصة كمستوطنات التعدين أو الصيد أو المصحات والعلاج، مما يزيد من الانسجام بين سكان الريف والحضر نتيجة الاختلاط المباشر وممارسة أساليب الحياة الحضرية والاعتياد عليها كنمط حياة سائد ضمن إطار حضري واسع يعرف بـ (الإقليم الحضري).

مصادر الفصل الثاني

1. Wooldridge. s. w. and East G. The spirit of geogropuy London ،1951.
2. Whittlesey. D. (The regional concept and the Regional method in americn geography ،inventory and prospset. 1954. p19- 69 .
3. سعدي محمد صالح السعدي، التخطيط الإقليمي نظرية توجه تطبيق، مطبعة التعليم العالي في الموصل، 1989 . ص 91.
4. خالص حسني الاشعب، إقليم المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة مطبعة التعليم العالي الموصل، 1989 . ص58.
5. 5.حسن سيد ابو العينين وزملاؤه، الجغرافية العالم الإقليمية، الجزء الأول، دار النهضة العربية، بيروت، 1968، ص30.
6. محمد جاسم العاني، الإقليم والتخطيط الإقليمي، دار صفاء للنشر والتوزيع، الاردن، ط1، 2006، ص33.
7. Fenneman. n. m. physiographic region of western united states newuork. 1914. p.32.
8. ابراهيم شريف، الموقع الجغرافي للعراق واثره في تاريخه العام حتى الفتح الاسلامي، الجزء الأول، مطبعة شفيق، بغداد، بدون تاريخ، ص13.
9. علي حسن الشلش، استخدام بعض المعايير الحسابية في تحديد أقاليم العراق المناخية، مجلة كلية الاداب، جامعة الرياض المجلد الثاني السنة الثانية 1971، ص162.
10. علي حسن الشلش، الأقاليم المناخية، مطبعة جامعة البصرة، البصرة، ط1، 1981، ص101.
11. pirrer dansar eau. biogeography an ecological perspective. new york. 1057. p 127.
12. عبد العباس فضيخ الغريري وسعدية عاكول، جغرافية الغلاف الحيوي، مطبعة طار صفاء، الاردن، ط1، 1998، ص106.

13. خالص حسني الاشعب، إقليم المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة، ص 27.
14. خالص حسني الاشعب، إقليم المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة، ص 174.
15. صبري فارس الهيتي و د. صالح فليح حسن، جغرافية المدن، مطبعة دار الكتب للنشر جامعة الموصل، ط2، 2000، ص25.
16. جمال حمدان، جغرافية المدن، مطبعة لجنة البيان العربي، مصر، بدون تاريخ. ص236
17. محمد جاسم العاني، الإقليم والتخطيط الإقليمي، ص34 – 35.
18. peter hall ،the theory and practice of regional planning، London ،1970 ،p180
19. محمد جاسم شعبان العاني، الإقليم والتخطيط الإقليمي، ص41.

الفصل الثالث

أسس تحديد إقليم المدينة

الفصل الثالث

أسس تحديد إقليم المدينة

إن أمر تحديد حدود إقليم أمر يفوق في تعقيده مهمة وضع الحدود الإدارية إذ أن تحديد الإقليم يعتمد على تحديد نطاق توزيع سلسلة من أوجه الأنشطة المختلفة[1]، وفي هذا يتطلب الأمر إدراك دور المدينة الوظيفي المحلي في اجتذاب الإقليم قبل الدور الوظيفي الإقليمي لها وهذا يقودنا إلى بديهية ثابتة أن تنوع الوظائف ومدى تركزها يعطي تصور حول سعة الإقليم بصورة عامة. لذلك نجد حدود الإقليم من حيث التأثير تختلف من وظيفة لأخرى دون تجاهل أن بعض الوظائف تنطبق بصورة متساوية مكونة (طبقات) إلى حد ما.

وهي بهذا تعد أولى خطوات تحديد الإطار المكاني للإقليم أو ما يعرف بـ (مجال التأثير الحضري) للمدينة على اعتبار أن المدن مراكز لتوفر فرص العمل في التجارة والصناعة والنقل فضلا عن أنها مراكز لتوفر الخدمات الحضرية (التعليمية والصحية والترفيهية والدينية... الخ).

وهي بذلك تجعل من هذه الوظائف إقليم خاص بها يمكن تحديده بمقياس واحد ومن الممكن تحديده بصورة مقياس حسب ما تتطلبه وتهدف إليه الدراسة فكلما تعددت تلك الأسس والوظائف كأن أمر تحديد الإقليم اصدق. على الرغم من تشابه وتقاطع وتسأوي وتباعد وانطباق واقتراب وتباعد التأثير حسب الوظائف وفق شروط الدراسة التي تفرض معرفة مدى التجانس في الاستفادة من المسافة والوقت المراد للوصول للكشف عن مدى التأثير المتبادل.

تحديد الإقليم:

لأجل تحديد الإقليم بصورة علمية ميدانيا دون نوعه سواءاً كان من حيث الوظيفة التي تقوم بها المدينة أو عدد الخدمات ودورها وأهميتها. لابد من دراسة أولية وأساسية يمكن تمثيلها بأربع نقاط أبرزها:

1. مواقع المستفيدين من الخدمات (أماكن سكنهم).
2. المسافة (البعد) الواجب قطعها للوصول.
3. مواقع المؤسسات الخدمية المستفاد منها.
4. الوقت المستغرق للوصول ضمن (الوقت المريح).

وهذا يمكن الاستدلال عليه من خلال الدراسة الميدانية التي تزود مرحلة البحث بأحدث النتائج عبر استمارة استبيان يمكن عدها بصورة علمية للحصول على بيانات متسلسلة وسهلة الاستخدام وهي:

1. زيارة المؤسسات المستفاد منها التي تقدم الخدمات للسكان لمعرفة مواقع المستفيدين من تلك الخدمات كعمل قائمة بعدد المراكز العمرانية المنجذبة للمؤسسة من الأمثلة (إدارة البلدية والماء والكهرباء والمصارف والمرور والهاتف وبعض الوكالات التجارية والعقارية والقانونية).
2. توزيع عدد من استمارة الاستبيان الخاصة بالمستفيدين من الخدمة على المستفيدين في مواقع المؤسسة الخدمية وقت تواجدهم لمعرفة أماكن سكنهم وسبب زيارتهم هذه المؤسسة وتكرار زيارتهم لها.
3. الاطلاع على بعض السجلات الحكومية في المؤسسات الخدمية المستفاد منها لمعرفة أماكن سكن المستفيدين من الخدمات وإعدادهم وتكرار زيارتهم لها.
4. استجواب المستفيدين من الخدمة حول الوقت المستغرق للوصول والمسافة التي تم قطعها وهل هي ضمن (المسافة والوقت المريح) وتكرارهم للزيارة والكشف عن أهمية الحصول على الخدمة دون البحث عن بديل في مدينة أخرى.

أن مدى ارتباط الإقليم بالمدينة يفسر كثير من العلاقات لتحديد الإطار المكاني من حيث تحديد المراكز الحضرية التي يتردد عليها السكان للاستفادة من الخدمات المقدمة وأبرزها الخدمات التجارية والصناعية والتعليمية والترفيهية والصحية والنقل وعلى ضوء ذلك توضع استمارة الاستبيان خاصة بأسئلة دقيقة تكشف عن واقع الارتباط والتجاذب إلى المكان دون غيره.

1. الأسس الاقتصادية:

تحتل الأسس الاقتصادية ابرز الأسس المتبعة في تحديد الإقليم وفق النشاطات الاقتصادية التي تقوم بها المدينة من خلال مجموعة الوظائف التي يمكن أن تحدد أهمية المدينة ومركزيتها ودورها في التأثير في الإقليم، وقد اتفق علماء الاقتصاد والتخطيط والجغرافية على أن المدينة مركز اقتصادي تتركز فيه أنتاج وتسويق السلع والبضائع ومكان لتجمع فرص العمل المتنوعة.

والتجارة بلا ريب أهم أوجه العلاقة الوظيفية بين المدينة والإقليم ولما كأن من المستحيل ماديا واقتصاديا أن تتعامل كل نقطة في الإقليم مع نقطة أخرى وتتصل بها مباشرة فالدور التجاري للمدينة يجعلها (إدارة تكامل) الإقليم ويجعله إقليميا وظيفيا[2].

ويمكن توضيح بعض الأقاليم الاقتصادية وأبرزها (الإقليم التجاري) حيث يرتبط الإقليم بالمدينة من خلال (تجارة المفرد وتجارة الجملة) إذ يحصل سكان الإقليم على حاجاتهم اليومية التي لا يجدوها في القرية أو بعض المراكز العمرانية الصغيرة في الأقاليم ولذا تكون هناك رحلة يومية أو دورية نصف أسبوعية أو أسبوعية للحصول على حاجتهم الشرائية فيها،

أما بالنسبة للسكان الإقليم القريبين فهم في رحلة دائمة للحصول على السلع والبضائع. وعلى الرغم من ذلك فأن تجارة المفرد تبقى محدودة لتأثير (عامل المسافة والزمن المستغرق وتكاليف النقل والجهد) بيد أن السلعة وأهميتها لها

دور كبير في حركة السكان فكلما كانت السلعة اغلى واهم وأثمن كأن مدى الحركة والانتقال للحصول عليها اكبر بالإضافة إلى كلما كأن الزبون من الأغنياء كانت حركته عليها اكبر ولهذا يبحث عن أسواق اكبر في مدن اكبر، وكلما كانت السلعة اقل ثمنا وارخص قيمة كانت حركة السكان في الإقليم أكثر يساند ذلك كلما كأن الزبون (المستهلك) من محدودي الدخل كانت حركته على السلعة الأغلى والثامن اقل لذا يكتفي بشراء السلع والبضائع من المدينة الأقرب وبالتالي تكون عملية تحديد الإقليم أكثر سهولة ويسر.

وقد تم اعتماد بعض الوسائل الأكثر مرونة في تحديد الإقليم في هذا الجانب باستجواب المترددين من سكان الإقليم عن أماكن سكنهم الفعلية وعن المدن الأكثر زيادة في الحصول على السلع والبضائع وعن مواعيد ترددهم وعن عدد مرات التردد كأن تكون يومية أو أسبوعية أو نصف أسبوعية وأسباب اختيارهم هذه المدينة دون المدن الأخرى في حالة تساوي مدينتين في المسافة يتوسطها الإقليم ويمكن اعتماد طبقة أخرى بإعداد استمارة استبيان لاستجواب أصحاب المؤسسات التجارية عن عدد المترددين من سكان الإقليم يوميا وعن أماكن سكنهم الدائمية وعن أسباب اختيارهم هذه المدينة بالذات وهناك طرق أخرى كمعرفة أماكن سكن المترددين من خلال الصكوك التي تسجل عليها مواقع السكن أو عدد المشتركين في الصحف اليومية والمجلات أو من خلال لوحات تسجيل السيارات.

وقد حاول الباحث (جبر عطية جودة المياح)[3] تحديد الإقليم التجاري لمدينة الكوت من خلال تحليل سوق المدينة بتحليل العلاقات التجارية للمحلات التجارية المتخصصة وتحديد المناطق التي تخدمها ومن ثم تسقيطها على الخريطة.

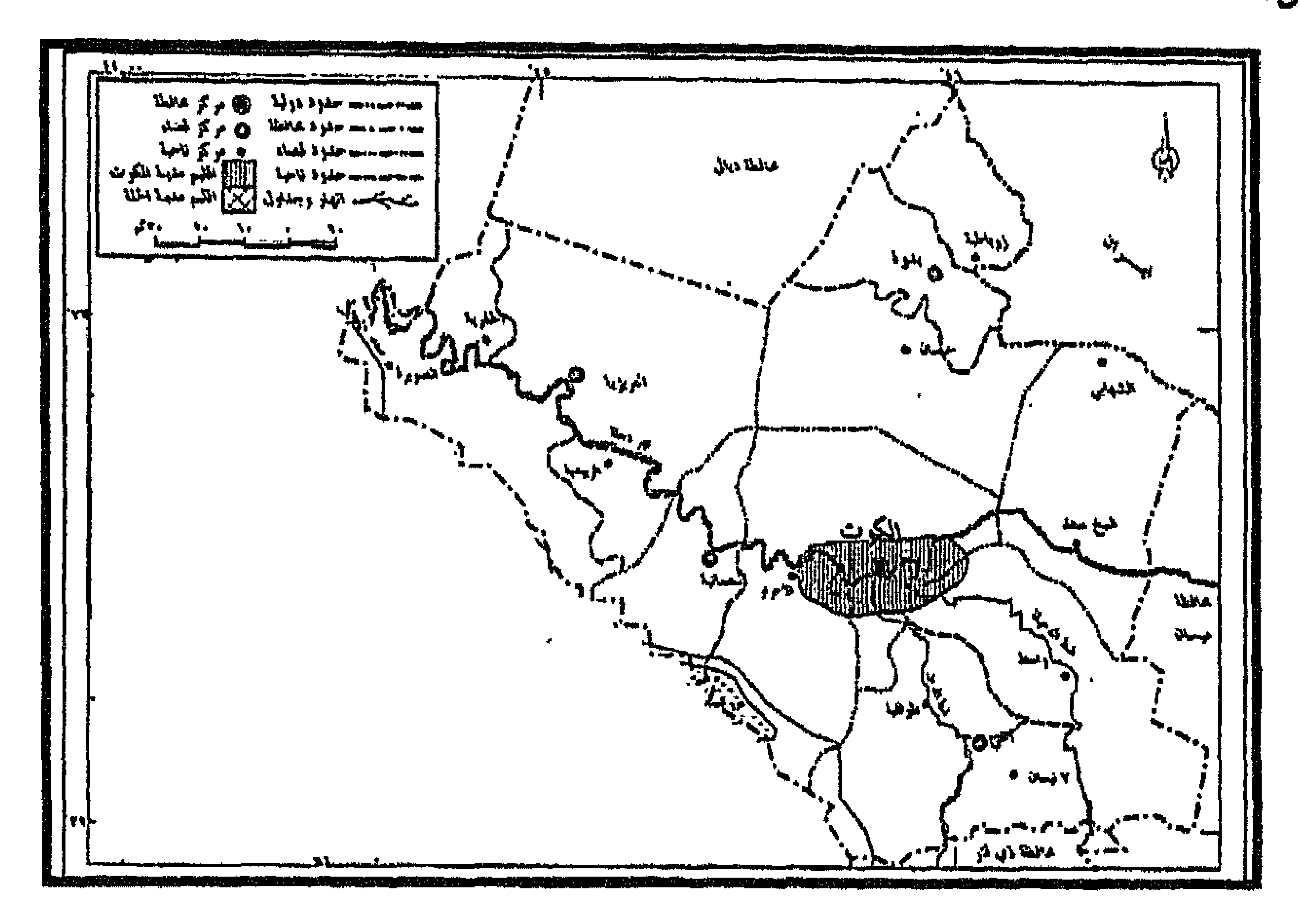
1. إقليم تجارة المفرد:

شمل إقليم خدمات تجارة البيع بالمفرد لمدينة الكوت النطاق الريفي المحيط بها والتي تقع ضمن الإقليم الكثيف ويتم الحصول على البضائع ضمن إقليم تجارة المفرد بالتردد اليومي أو الأسبوعي. حيث تبين أن السكان المتسوقين في سوق المدينة الرئيس قد بلغ 71.2٪ من سكان مدينة الكوت، بينما بلغت نسبة المتسوقين من القرى المجاورة 20.4٪ من المجموع الكلي والتي تقع على بعد يتراوح ما بين (5 – 21) كم عن المدينة والمتمثلة بقرى الكارضية والفلاحية والطويسات والسوادة وسيد شاطي والبسروكية ونهر جسام والدلمج والمخطم وأم هليل والداحرة والذهب الأبيض وشاذي ومعيكيط والبتار، بينما بلغت نسبة المتسوقين من المدن القريبة والمتمثلة بالأحرار و الدلمج و الدجيلة حوالي 8.4٪.

جدول رقم (1): أعداد المتسوقين حسب مناطق السكن لمدينة الكوت:

مدينة الكوت		
المنطقة	العدد	النسبة المئوية
مركز المدينة	712	71.2
القرى المجاورة	204	20.4
الأقضية والنواحي	84	8.4
المجموع	1000	100

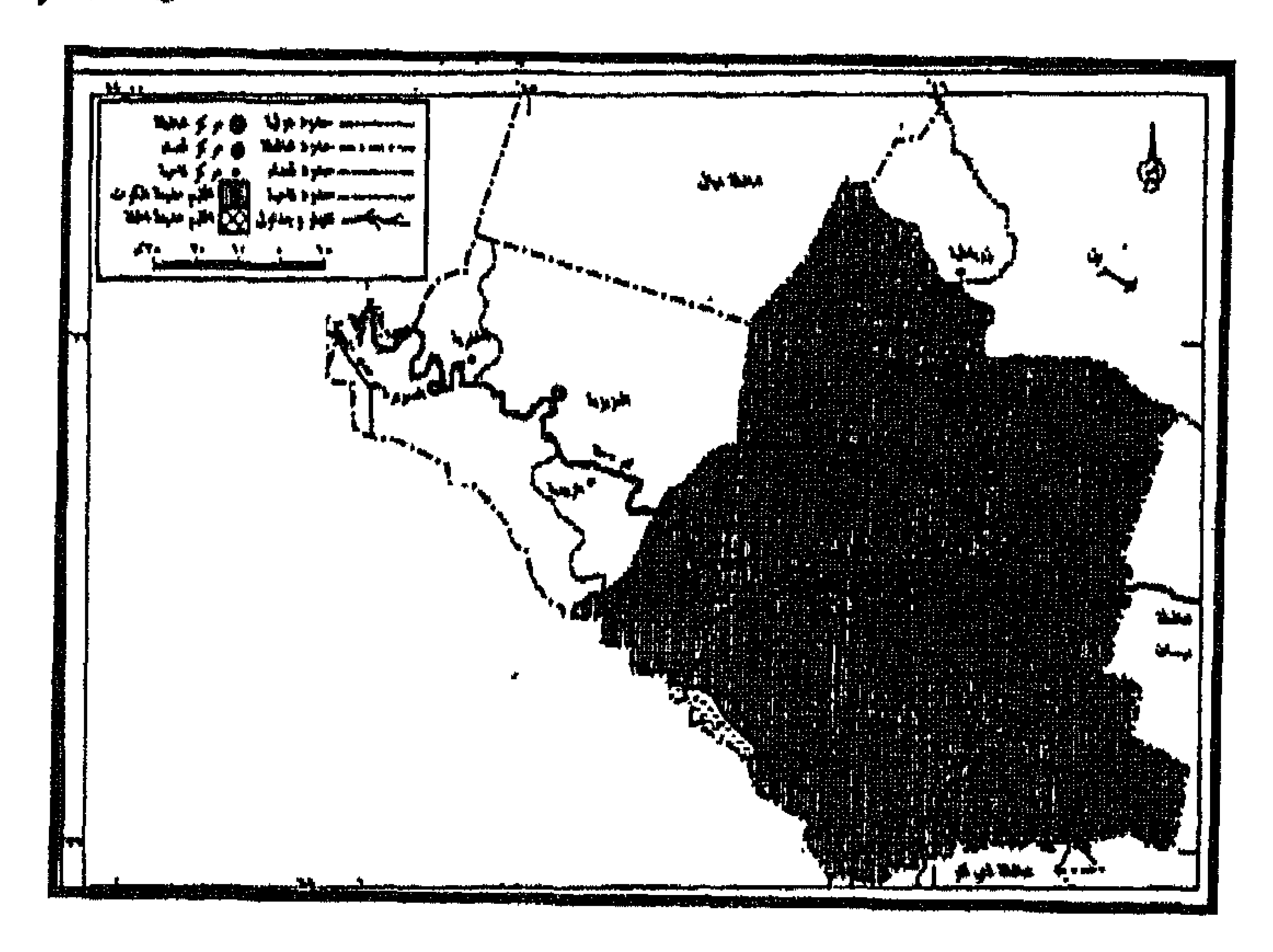
يتضح من خلال التحليل السابق أن أبعاد إقليم تجارة المفرد لمدينة الكوت يمتد شمالاً حتى قرى منطقة البتار الواقعة على بعد (19) كم وجنوباً حتى قرى منطقة طويسات والدجيلة الواقعة على بعد (21) كم، وغرباً باتجاه قرى مناطق البسروكية الواقعة على بعد (14) كم، أما شرقاً فيمتد إلى مسافة (5) كم فقط وذلك لعدم وجود القرى ضمن هذا المحور لكونها مناطق خالية من الاستيطان، وبذلك تتحدد أبعاد الإقليم بصورة متساوية تقريباً وفي الاتجاهات التي أشير إليها والتي تم تحديدها وكما موضح على الخريطة (2).



خريطة رقم (2) إقليم تجارة المفرد لمدينة الكوت

أما إقليم تجارة البيع بالجملة:

استطاع الباحث تحديد إقليم بيع الجملة لمدينة الكوت بمناطق قضاء النعمانية شمالاً ونحو مناطق الحي و واسط جنوباً وإلى منطقة شيخ سعد نحو الجنوب الشرقي وإلى ناحية الأحرار غرباً وبذلك بلغت أبعاد الإقليم باتجاه الشمال نحو (38) كم والجنوب نحو (45) كم وشرقاً باتجاه قضاء بدرة لمسافة (70) كم، وغرباً باتجاه (25) كم، ولمسافة (51) كم نحو الجنوب الشرقي مع امتداد طريق كوت . ميسان، إذ لاحظ استطالة الإقليم نحو الجنوب الشرقي وذلك بسبب اعتماد هذه المناطق على مدينة الكوت كمدينة رئيسة للتبضع إذ تمثل أقرب المناطق إليها. خريطة (3).



خريطة (3): إقليم تجارة الجملة لمدينة الكوت

وفي محاولة تحديد الإقليم الصناعي فالإقليم يرتبط بالمدينة من حيث الصناعة ارتباطا وثيقا كون الصناعة مقتصرة على المدن كما وأن المدن تلعب دورا فاعلا في الإقليم من خلال كونها المصنع لمنتجاتها الريفية بتصنيع خاماتها الزراعية في الإقليم للاستهلاك المحلي والإقليمي وغير الريفية بتصنيع المواد المستوردة من مدن ومراكز أخرى لتوزيعها على سكان الإقليم كصناعة السكاكر انعكاس لخام التبغ في محافظة السليمانية شمال العراق وصناعة الفوسفات انعكاس للمواد الأولية في محافظة الأنبار غرب العراق وصناعة الزيوت النباتية في محافظة طنطا انعكاس لخام الذرة في ريف الإقليم... الخ.

ويمكن تحديد الإقليم من خلال اعتماد الوسائل الشائعة كعمل استمارة استبيان لمعرفة أماكن سكن العمال وسبب انجذابهم والمسافة المقطوعة والزمن المستغرق في الوصول ووسائل أخرى حسب الإقليم المراد تحديده وطبيعة ومستوى التحضر الذي وصلته الدولة أو البلد وفي مجموعة تمثل حدود الإقليم على خريطة للكشف عن سعة الإقليم والعوامل المؤثرة في ذلك بوضع نقاط خاصة تحدد أماكن سكن المترددين من سكان الإقليم والتي اعتمد في ذلك مسبقا على استمارة الاستبيان ثم توصل النقاط بخطوط بيانية في نفس ومكان الدراسة بمساندة

الدراسة الميدانية التي تعطي أدق الصور حول الكشف عن حدود الإقليم في حالة توفر البيانات بصورة متكاملة أو بصورة غير متكاملة للخروج بأدق النتائج وبتطبيق هذا على مختلف الأقاليم المراد دراستها وحسب هدف الدراسة سواء للإقليم التجاري أو الصناعي أو الزراعي أو حركة العمل... الخ. وعلى سبيل المثال استطاع الباحث (جبر عطية جودة المباح)[4] تحديد الإقليم الصناعي لمدينة الحلة متخذا من عدد الأيدي العاملة الصناعية المتدفقة بهدف تأشير واقع التفاعل الاجتماعي الإقليمي بين المدينة ومناطق تدفق العاملين من أنحاء الإقليم الإداري للمدينة.

اعتمد الباحث على الدراسة الميدانية في تحديد الإقليم الصناعي في مدينة الحلة علما أن المؤسسة الصناعية الكبيرة الوحيدة هي المتمثلة بمعمل الصناعات النسيجية فقط، ويعمل فيه أعداد كبيرة من العمال من خارج المدينة، بينما لم تحقق المؤسسات الصناعية الأخرى هدف الدراسة إذ كأن معظم العاملين من مركز المدينة وقلة أعداد العاملين من المناطق الواقعة خارج المدينة.

اتضح له من المسح الميداني الذي جرى في معامل الشركة العامة للصناعات النسيجية في مدينة الحلة والتي تضم (2600) عامل ولتحديد العلاقة بين مناطق السكن وموقع العمل لمدينة الحلة. جدول (2). والذي تضمن مناطق تدفق قوة العمل يلاحظ:

1. تمثل القرى المجاورة (وتشمل قرى الدبلة، بصيرة، الجمجمة، سنجار، عنانه، الطهمازية، عوف، القادسية، وردية، سيف سعد) الواقعة ضمن مسافة تتراوح ما بين (5 – 15) كم أعلى نسبة للعاملين المتدفقين إلى الشركة العامة للصناعات والتي بلغت 35.1٪ من المجموع الكلي للعاملين.
2. جاءت ناحية القاسم بالمرتبة الثانية بعدد العمال المتدفقين على هذه المنشأة وبنسبة بلغت 19.8٪ من المجموع الكلي وضمن مسافة بلغت (35) كم.

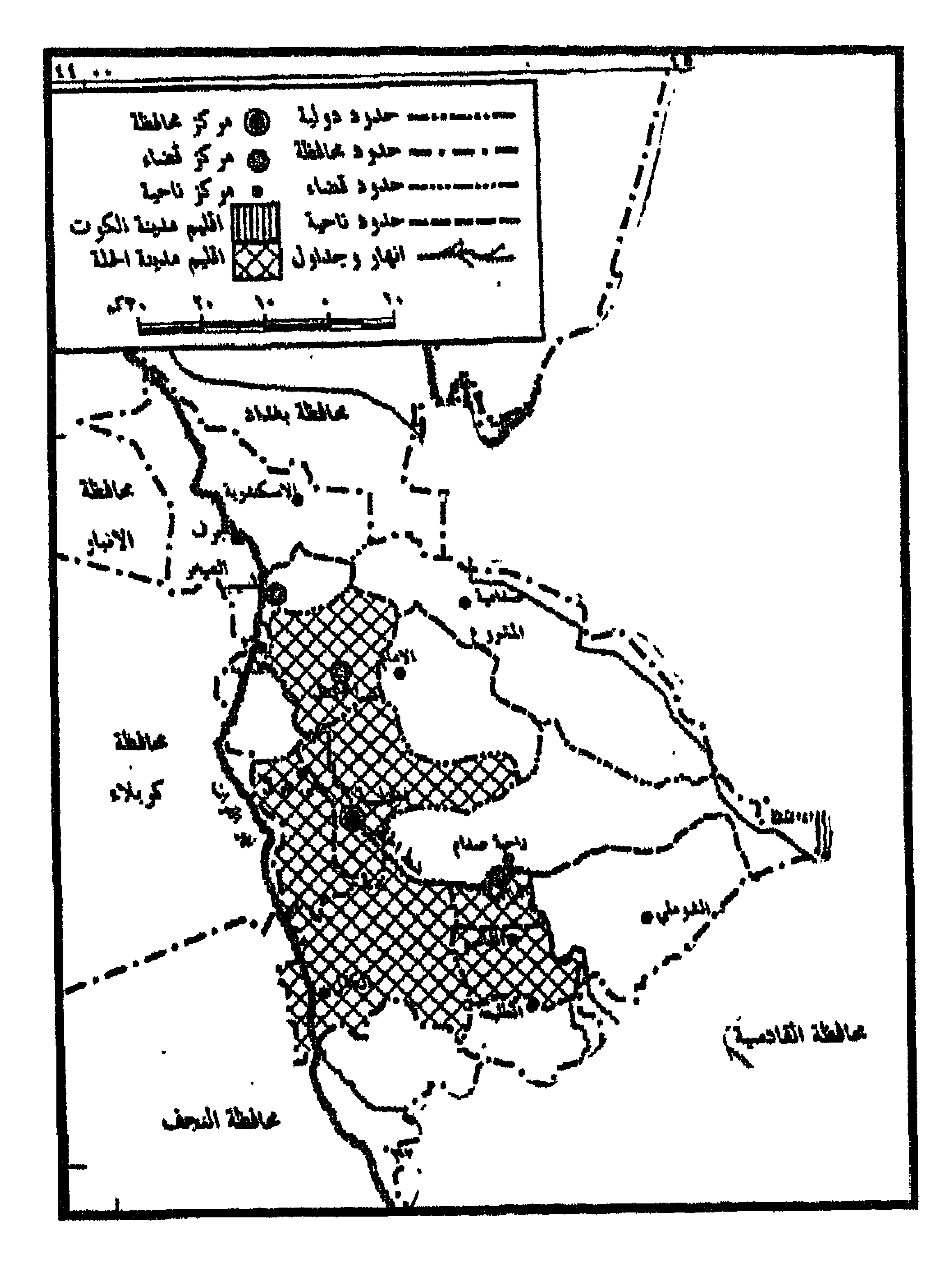
3. أحتل قضاء الهاشمية المرتبة الثالثة بعدد العمال المتدفقين إذ بلغت نسبتهم 16.9٪ من المجموع وضمن مسافة تبعد (30) كم جنوباً.
4. تمتد مناطق التدفق نحو الشمال الغربي عند ناحية أبي غرق والتي بلغت نسبة العمال المتدفقين منها 14.9٪ من المجموع الكلي وعلى بعد بلغ (23) كم.
5. كما يتدفق 6.8٪ من المحاويل و 6.5٪ من الكفل اللتين تقعان على بعد (50) كم و (35) كم على التوالي.

وعلى ضوء النتائج التي حددت مناطق تدفق قوة العمل الصناعية تحدد إقليمها بحيث يمتد شمالاً ليضم قضاء المحاويل الواقعة على بعد (50) كم، ويمتد جنوباً ليضم ناحية القاسم الواقعة على بعد (35) كم ويمتد غرباً ليضم ناحية أبي غرق الواقعة على بعد (23) كم. خريطة (4).

جدول (2): عدد العاملين المتدفقين إلى معمل الصناعات النسيجية في مدينة الحلة:

مدينة الحلة		
مناطق السكن	عدد المتدفقين	النسبة المئوية
القرى المجاورة	576	35.1
ناحية الكفل	105	6.5
ناحية أبي غرق	245	14.9
قضاء المحاويل	112	6.8
ناحية المشروع	.	.
ناحية الإمام	.	.
قضاء الهاشمية	279	16.9
ناحية القاسم	326	19.8
ناحية صدام	.	.
ناحية الشوملي	.	.
ناحية الطليعة	.	.

مدينة الحلة		
مناطق السكن	عدد المتدفقين	النسبة المئوية
قضاء المسيب	.	.
ناحية السدة	.	.
ناحية الإسكندرية	.	.
المجموع (خارج المدينة)	1643	63.1
مدينة الحلة	957	36.9
المجموع الكلي	2600	100



خريطة (3): تدفق قوة العمل الصناعية في مدينة الحلة

2. الأسس الاجتماعية:

هناك أهمية كبيرة في حياة المدن تعود لتوافر المؤسسات الخدمية ولحجم الخدمات التي تقدمها هذه المؤسسات ونوعيتها فكلما تنوعت الخدمات من حيث الكم والكيف أضحت المدينة أكثر جاذبية سواء لسكانها أم لسكان بقية المراكز العمرانية مما يؤدي إلى نموها وذلك سبب تعلق سكانها بها وقدوم سكان آخرين من خارجها للسكن والعيش فيها من ناحية أخرى والعكس في إذا كانت الخدمات متخلفة تكون المدينة منفرة[5] لما للخدمات من أهمية اجتماعية في المحافظة على حياة السكان وتطورهم وتحسين مستوى معيشتهم ورفاهيتهم كون حاجات السكان في ازدياد وتطور دائمين.

ينجذب الإقليم نحو المدينة لتوفر الخدمات المجتمعية المتنوعة ذات التأثير الفاعل في التمتع بخدمات المدن الحديثة وابرز تلك الخدمات (التعليمية والصحية والترويحية) (إلى جانب الخدمات التي تقدمها النوادي الاجتماعية والإرشادية والمراكز الترفيهية بما فيها خدمات السياحة والشباب والمتاحف والمكتبات والمعارض والصحافة والأمن والعدالة والإسعاف والإطفاء والخدمات الدينية[6].

تتوجه الحياة الاجتماعية في الأقاليم نحو المدن كونها مراكز للعلوم المختلفة والقيم والأفكار وأنماط السلوك الحضرية التي ينظر لها مجتمع الإقليم بأنها مغايرة إلى حد بعيد لبعضها وتحسين لبعضها الاخر كونها قاعدة المبادئ والقيم والأفكار في الإقليم ولأجل أن تحقق المدينة تاثيرها الاجتماعي في الإقليم لابد لها من وضع خطط وسياسات تتناسب وطبيعة الإقليم وشخصيته.

ويمكن اعتماد معيار الخدمات التعليمية لقياس مدى ارتباط الإقليم اجتماعيا بالمدينة حيث يتسع الإقليم التعليمي كلما تنوعت مؤسسات تقديم الخدمات التعليمية في المدينة وحسب مرتبتها بين المدن الأخرى فكلما تركزت المؤسسات التعليمية ذات التعليم العالي والمتخصصة اتسع الإقليم بل قد يتقاطع

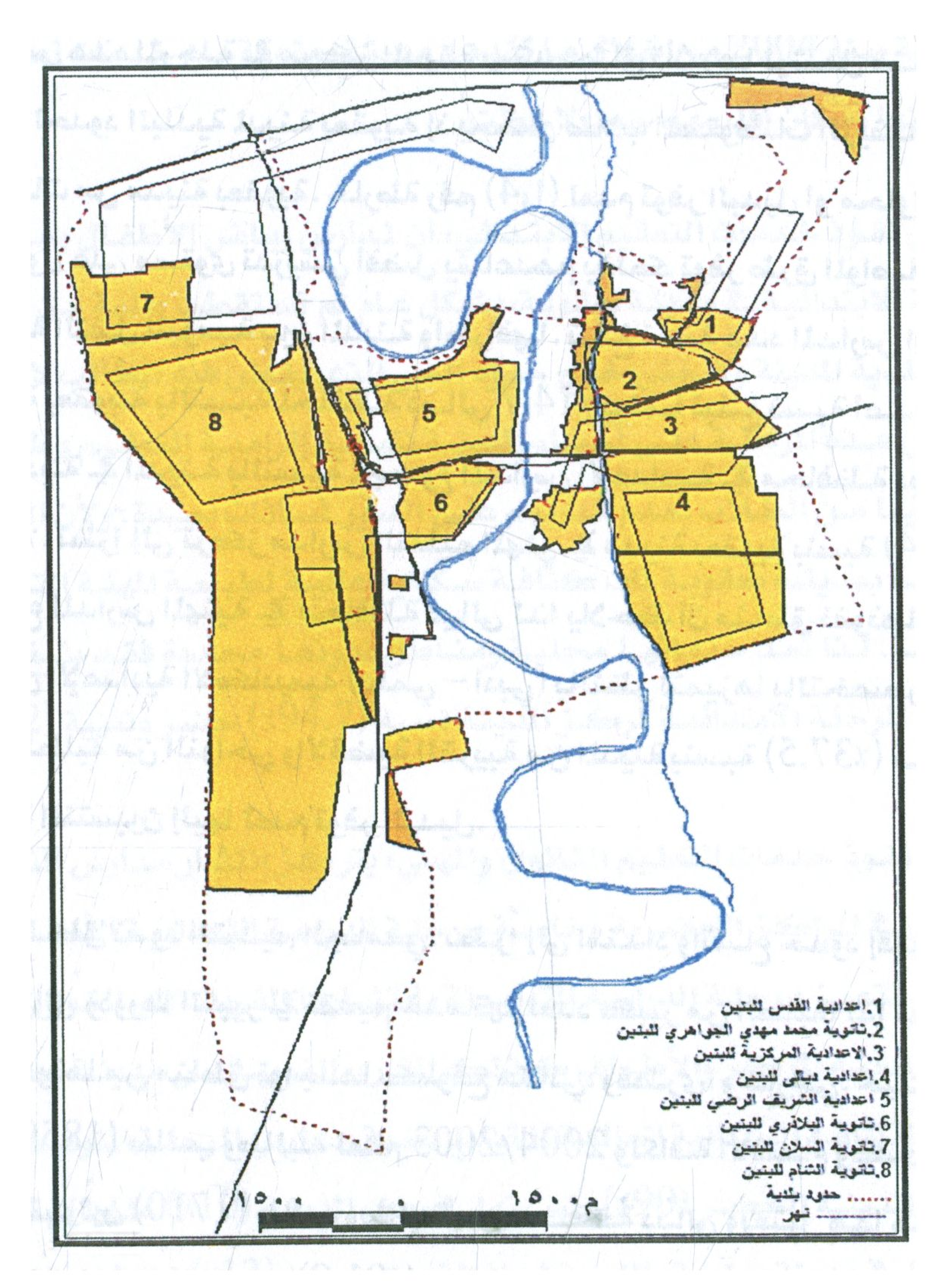
مع أقاليم تعليمية أخرى لمدن مجاورة وعلى سبيل المثال تتميز مدن العراق الكبرى (بغداد الموصل البصرة كربلاء والنجف وأربيل) بإقليم تعليمي واسع في حين تتدرج المدن الأخرى في المرتبة حسب مستوى الخدمات التعليمية في سعة الإقليم وعلى سبيل المثال فقد حددت الباحثة (ندى جميل مهدي الخشالي)[7] الإقليم التعليمي لمدينة بعقوبة سنة 2004 من خلال ما تقدمه مدينة بعقوبة من خدمات تعليمية واسعة لسكانها وسكان إقليمها، حيث لاحظت:

1. مناطق نفوذ خدمات التعليم الابتدائي: أن لمدارس رياض الأطفال ومدارس المرحلة الابتدائية في مدينة بعقوبة، بشكل عام لم تستقطب طلبة من خارج حدود بلدية المدينة ولا حتى خارج حدود الحي الذي يقطن فيه الطالب لانتشار مدارس هذه المرحلة على أحياء المدينة نتيجة إلزامية التعليم وطبيعة منتسبيها من الطلاب بعدم قدرتهم على السير لمسافات بعيدة. ولأن القرى المحيطة بمدينة بعقوبة ذات كثافة سكانية عالية لطبيعة المهنة المتمثلة بالزراعة. لذا تعد خدماتها محلية ومناطق نفوذها محددة فقد بلغ عدد مدارس المرحلة الابتدائية لمركز المدينة نسبة (94.7٪) حضر ونسبة (5.2٪) ريف.
2. مناطق نفوذ خدمات التعليم الثانوي والمهني: يتركز انتشار مدارس التعليم الثانوي في المراكز الحضرية وخاصة مرحلة الدراسة الإعدادية الأكاديمي والمهني. تتميز مرحلة الدراسة المتوسطة بانتشارها القريب إلى التوازن بين أحياء المدينة المركز والأطراف كذلك القرى القريبة من مدينة بعقوبة نتيجة الكثافة السكانية العالية إذ تبلغ نسبة مدارس المرحلة المتوسطة في مركز المدينة الحضر (90٪) ونسبتها في ريف المدينة (10٪) علماً أن نسبة تركزها في مدينة بعقوبة بالنسبة لمحافظة ديالي يبلغ (13٪) لذا يضعف نفوذ مدارس المرحلة المتوسطة في مدينة بعقوبة لتوفر مدارسها بشكل يكاد يكون كافياً لسد حاجة سكان المناطق المحيطة بها وأن حدود نفوذها لا يتعدى ضواحي المدينة.

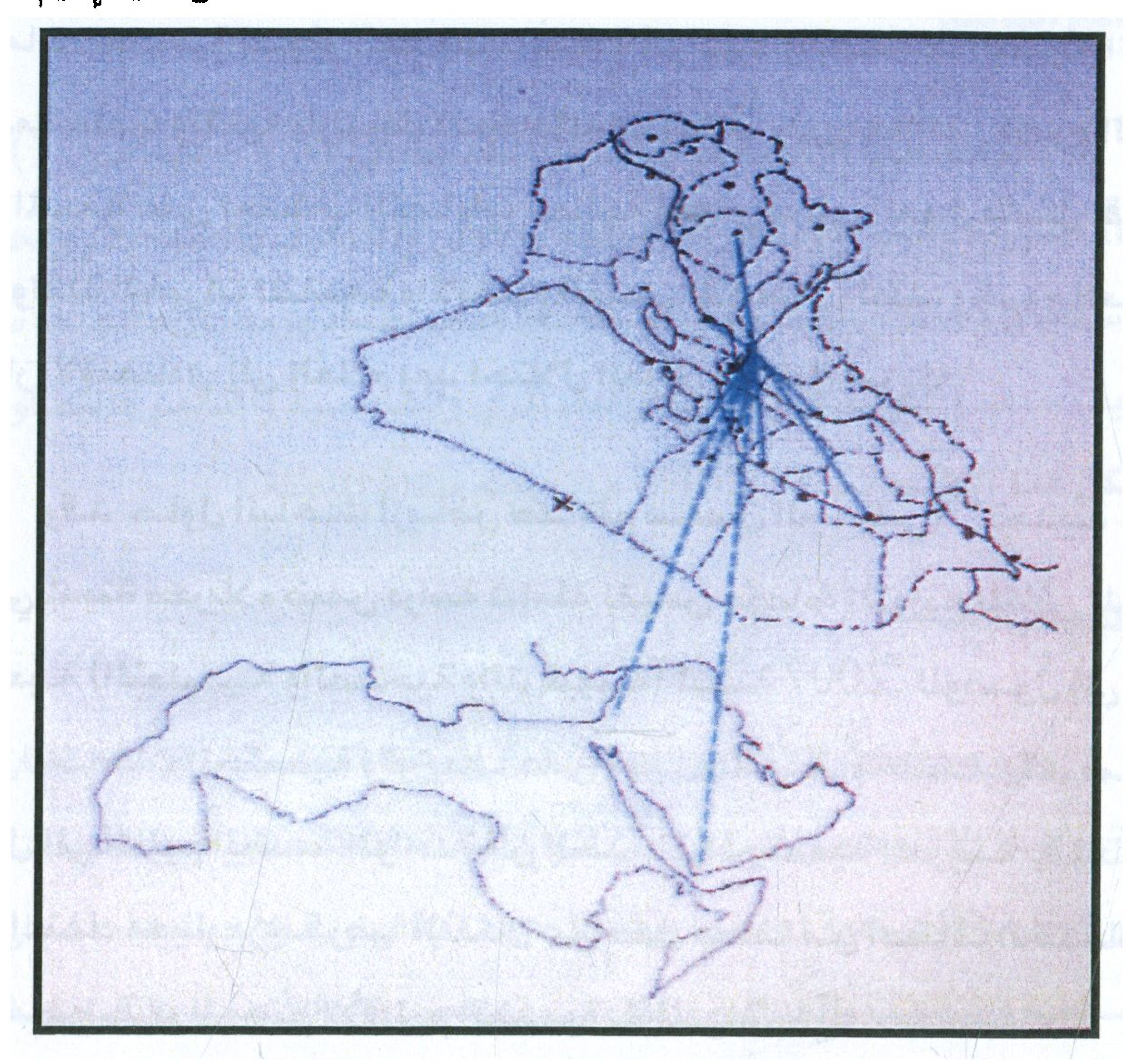
أما مرحلة الدراسة الإعدادية يمتد مجال نفوذ مؤسساتها إلى نطاق أوسع من المراحل التي سبقتها لتركز مدارس هذه المرحلة في المراكز الحضرية والأقضية الكبيرة الحجم لصعوبة تهيئة مستلزماتها وتخصصها الأكاديمي والمهني كذلك يتميز طلابها وبالأخص الذكور منهم بحرية حركتهم وتمكنهم من الالتحاق بمدارس هذه المرحلة في مركز المدينة يمتد نطاق تأثيرها ليشمل مناطق تتسع خارج الحدود البلدية لمدينة بعقوبة إذ يحصل طلاب المستوطنات الريفية على هذه الخدمات من مدينة بعقوبة. خارطة رقم (4، أ) لعدم توفر البديل أو محاولة منهم في الحصول على مستوى تدريسي أفضل يساعدهم بذلك توفر طرق المواصلات نتيجة حركة النقل اليومية بين المدينة وأطرافها. تبلغ نسبة عدد المدارس الثانوية في مدينة بعقوبة بالنسبة لمحافظة ديالى 14.7٪ بينما تبلغ نسبة أعداد المدارس الإعدادية في المدينة بالنسبة لمجموع المدارس الإعدادية في محافظة ديالى تبلغ 36.8٪. نظراً إلى تركز مدارس التعليم المهني في مدينة بعقوبة بنسبة (45.4٪) من مجموع المدارس المهنية في محافظة ديالى لذا يلاحظ أن مناطق نفوذها أوسع من المدارس الإعدادية الأكاديمية (علمي – أدبي) بالنظر لتميزها بالتخصص لذا يوفد إليها الطلبة من النواحي والاقضية القريبة من المدينة بنسبة (37.5٪) من مجموع الطلبة المنتسبين إليها لعدم توفر البديل.

3. مناطق نفوذ التعليم الجامعي: نظراً إلى امتداد واتساع حدود إقليم جامعة ديالى ودورها الكبير في تقديم خدماتها لعدد كبير من الطلبة، لذا يمتد إقليم نفوذها من مناطق تواجدها كموقع مكاني، وقطري، وخارجي. حيث تم قبول (1859) طالب وطالبة لعام 2004/2003 ولكافة الأقسام وكأن مجموع المقبولين (1710) طالب وطالبة من محافظة ديالى ويعتبر هذا هو إقليمها الكثيف أي ما نسبته (91.9٪) من العدد الإجمالي للطلبة وتم قبول (116) طالب وطالبة أي ما نسبته (6.2٪) من المحافظات العراقية وهذا هو الإقليم الواسع المحلي و (33) طالب تم قبولهم في الجامعة من البلدان العربية أي ما نسبته (1.7٪) من مجموع الطلبة خارطة رقم (4، ب). يتضح من ذلك أن

هنالك ترتيباً هرمياً للمؤسسات التربوية للوظيفة التعليمية في المدينة حيث يضعف التأثير في خدمات مرحلة الدراسة الابتدائية في حين تتسع مساحته وتتباعد حدوده كلما ارتفع مستوى تخصص الخدمة التعليمية التي تقدمها المدينة لساكنيها وسكان إقليمها.



خريطة رقم (4) (أ) إقليم التعليم الثانوي لمدينة بعقوبة



خريطة (ب) إقليم التعليم العالي لجامعة ديالى

أما في حالة الإقليم الصحي يتسع مع سعة وحجم الخدمة فكلما توسعت خدمات مستشفى بالتخصصات العلاجية الدقيقة كلما كان الإقليم أوسع كحالة مستشفى يقدم خدمات الطوارئ وعدد من حالات العمليات الصغرى والكبرى وحالات الولادة وأجهزة متقدمة للكشف عن الأمراض الحرجة.

وكلما صغرت المستشفى لتصل إلى مستوى مركز صحي يقدم خدمات رعاية أولية وتقل فيها الخدمات العلاجية وتقتصر على الفحص الأولي ولقاحات الأطفال والأم وتكتفي بطبيب واحد أو اثنين كلما كأن الإقليم اصغر لسد حاجة السكان المحيطين بحي سكني فقط لا أكثر وهناك معايير تخطيطية خاصة حددتها وزارة التخطيط كما في العراق. فمثلا تنفرد مدينة بغداد ومدينة اربيل في حالة العراق بأكبر إقليم صحي بل يكاد إقليم مدينة أربيل يطغى على إقليم مدينة بغداد الصحي ونعتقد بأن العراق بأكمله إقليم واسع لمدينة أربيل في مجال

الخدمات الصحية لتوفر العلاجات بكافة أنواعها والخدمات الطبية الدقيقة والمتقدمة علميا وتقنيا وارتباط ذلك بكليات الطب وفروعها التي تخرج الكفاءات وقدرة المدينة على اجتذاب الكفاءات العالية لتوفر فرص العمل بشكل اقتصادي كبير ولقلة الخبرات المتقدمة والانفتاح العلمي في مجال الطب وخروج العراق من الحصار الاقتصادي إلى العالم بعد احتلال العراق من قبل أمريكا.

وقد حاول الباحث (رياض كاظم سلمان الجميلي)[8] تحديد الإقليم الصحي لمدينة كربلاء ضمن دراسة شاملة لقياس كفاءة التوزيع المكاني للخدمات المجتمعية (التعليمية والصحية والترفيهية) لسنة 2007. للوصول إلى معرفة تركز الخدمات المجتمعية وتوزيعها على أحياء المدينة المختلفة، وقد تمكن من التوصل إلى أقاليم الخدمة الواحدة من الخدمات المجتمعية المدروسة في المدينة عن طريق اعتماد معيار درجة رضا السكان عن كل صنف من أصناف الخدمات الذي بدوره ساهم في إبراز ورسم الأقاليم الخدمية في المدينة.

حيث قسم المدينة إلى أربعة أقاليم صحية موضحة على خارطة (5) وهي:

الإقليم الأول:

بلغت درجة توفر الخدمات الصحية في هذا الإقليم (6 – 7) ويقتصر وجوده على حي الأسرة وباب طويريج وقد بلغت نسبة سكانه (2.8٪) من مجموع سكان المدينة.

الإقليم الثاني:

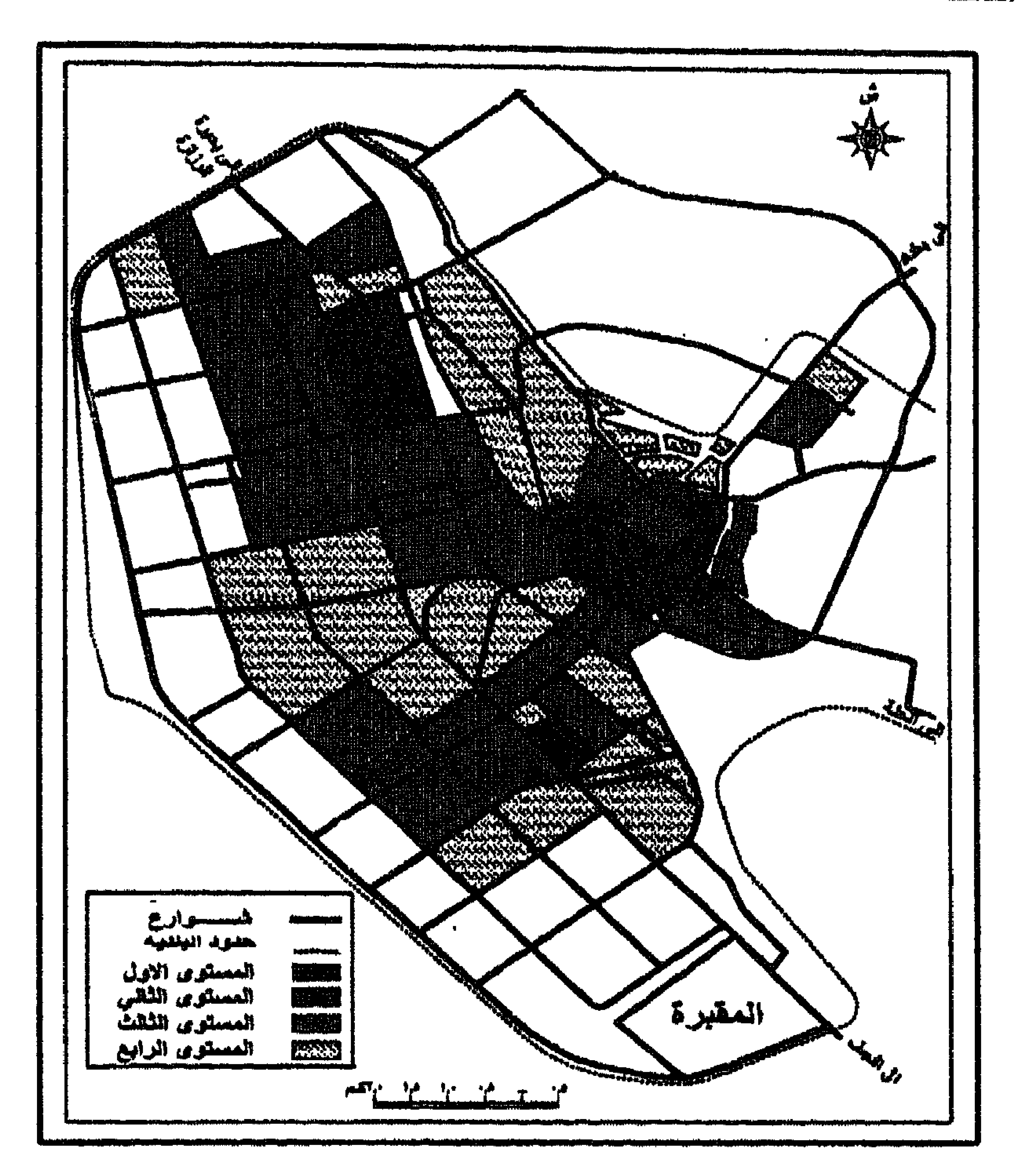
تتراوح نسبة توفر الخدمة في هذا الإقليم بين (5 – 2) ويوجد في أحياء العامل والعباسية الشرقية والعباسية الغربية وباب الخان ويشكل نسبة (19٪) من سكان المدينة.

الإقليم الثالث:

تقل في هذا الإقليم درجة توفر الخدمة إلى (1.5 – اقل من 1) ويوجد في أحياء العروبة والحر والمعلمين والموظفين الأولى والتعليب والجمعية وملحق الأنصار والإسكان والإصلاح والبلدية وباب الخان وباب بغداد ورمضان وشهداء سيف سعد وسيف سعد والموظفين الثانية والعسكري والقادسية والنصر والتعاون والجابر ويشكل هذا الإقليم نسبة (45.2٪) من حجم سكان المدينة.

الإقليم الرابع:

وهو من أكثر الأقاليم الصحية في المدينة شحه في توفر الخدمات الصحية إذ يخلو هذا الإقليم من أي نوع من أنواع الخدمات الصحية حيث بلغت فيه درجة توفر الخدمة الصحية (صفر) ويتمثل هذا الإقليم في الأحياء المعملجي والعلماء والسعدية والنقيب والعدالة والقزوينية والحسين والأنصار والبهادلية والصحة والمخيم وباب الطاق وباب السلالمة والزهراء والضباط والصناعي والجاهز والثورة والأساتذة والمدراء والتحدي والسلام والمهندسين والوفاء والقدس والفارس والأطباء والطاقة والرسالة، شكل نسبة (33٪) من سكان مدينة كربلاء.



خارطة (5) أقاليم الخدمات الصحية في مدينة كربلاء لعام 2006

أما فيما يخص تحديد الإقليم الديني فأن الإقليم يبدو متأثرا ومنجذبا من حيث الخدمات الدينية للمدن الأكثر تركزا للمؤسسات الدينية المهمة ودور العبادة ذات القدسية والتأثير في نفوس السكان وفي حالة العراق نجد اكبر عدد من المترددين للمؤسسات الدينية كمقياس معروف في معرفة سعة الإقليم نحو المدن ذات التركز للمؤسسات الدينية كما في مدينة النجف وكربلاء ومكة المكرمة على مستوى العالم وقد حاول الباحث (علي لفته سعيد)[9] قياس الحيز المكاني للإقليم الديني لمدينة النجف كمثال لما تمتاز به المدينة عن نظيراتها من المدن في القطر العراقي بالطابع الديني والمتمثل بوجود الكثير من المراقد والأضرحة المقدسة للائمة الأطهار والصالحين ويأتي في مقدمتها مرقد الإمام علي بن أبي طالب (ع)، وتضم مدينة النجف أيضا المقبرة التي تعرف بـ (وادي السلام). وقد أكد الباحث في تحديده للإقليم الديني لمدينة النجف على محور أساسي وهو إقليم الزائرين.

إقليم الزائرين:

يأتي إلى مدينة النجف يومياً عدد كبير من الزائرين لغرض أداء الزيارة بشكل خاص ثم يقومون بعد ذلك بالتسوق من المحلات التجارية أو زيارة أقاربهم الموجودين في المدينة لهذا قسم الباحث هذا الإقليم إلى الأقسام الآتية:

1. **إقليم الزائرين القادمين إلى المدينة في الأيام الاعتيادية:**

أظهرت الدراسة أن (29.9٪) من الزائرين للعينة المختارة هم من مدينة النجف والاقضية والنواحي التابعة لها. أما النسبة المتبقية والبالغة (65.8٪) من الزائرين فقد قدموا من المحافظات القريبة من مدينة النجف مثل محافظة القادسية التي احتلت المرتبة الأولى بنسبة (32.9٪) وتأتي بعدها محافظة بابل بنسبة (18.8٪) اما محافظة كربلاء فجاءت بالمرتبة الأخيرة نسبة (14.1٪) من المجموع الكلي للزائرين.

جدول رقم (4) المترددين على مدينة النجف خلال الأيام الاعتيادية:

المناطق	عدد الزائرين	النسبة المئوية (٪)
النجف	342	34.2
كربلاء	141	14.1
بابل	188	18.8
القادسية	329	32.9
المجموع الكلي	1000	100

2. إقليم الزائرين في أيام الزيارة الأسبوعية:

اختار الباحث عينة شملت الزائرين القادمين إلى المدينة خلال أيام الخميس والجمعة والسبت والبالغ عددهم (1000) زائرا. تبين أن نسبة الزائرين القادمين إلى مدينة النجف من الأقضية والنواحي التابعة لها بلغت (17.5٪) من المجوع الكلي للزائرين المشمولين بالعينة، أما الزائرون القادمون من خارج المدينة فقد بلغت نسبتهم (82.5٪). وتشمل تلك المحافظات كل من محافظات كربلاء، وبابل والقادسية و واسط و السماوه وبغداد ويعقوبة وكركوك، وقد احتلت محافظة بابل المرتبة الأولى نسبة (22.5٪) من المجموع الكلي للزائرين، تلتها محافظة القاسية نسبة (20٪)، أما اقل نسبة للزائرين فقد سجلت من قبل محافظة كركوك نسبة (1.3٪) من المجموع الكلي.

3. إقليم الزائرين الوافدين في أيام الزيارات الموسمية:

أوضحت الدراسة أن عدد الزائرين القادمين إلى مدينة النجف يرتفع أثناء الزيارات الموسمية. حيث تشهد المدينة توافد مئات الآلاف من الزائرين لأداء مراسيم الزيارة، وقد تراوحت تقديرات أعداد الزائرين الذين وفدوا لأداء الزيارة في مناسبة وفاة الرسول محمد (ص) بـ (2.500) مليون زائر، وقد استعان الباحث بالبيانات

المتوفرة عن عدد المواكب التي قدمت لأداء الزيارة في أثناء وفاة الرسول محمد (ص) وعدد أفرادها والمناطق التي جاءوا منها، كما يظهرها جدول رقم (4).

جدول رقم (4): مناطق وأعداد الزائرين الوافدين أثناء أيام الزيارة الأسبوعية:

المناطق	عدد الزائرين	النسبة المئوية (٪)
النجف	175	17.5
كربلاء	125	12.5
بابل	225	22.5
القادسية	200	20
الكوت	125	12.5
المثنى	75	7.5
بغداد	45	4.5
م.ق.بعقوبة	17	1.7
م.ق.كركوك	13	1.3
المجموع الكلي	1000	100

حيث يتضح من الجدول أن نسبة الزائرين الوافدين ضمن المواكب التي قدمت إلى المدينة من الأقضية والنواحي التابعة لها بلغت (10٪) من مجموع مواكب الزائرين، أما المحافظات القريبة والبعيدة عن مدينة النجف فقد ساهمت نسبة كبير من الزائرين بلغت (89.3٪) من المجموع الكلي لمواكب الزائرين، أما اصغر نسبة للمواكب القادمة إلى مدينة النجف فكانت من نصيب مملكة البحرين وجمهورية إيران الإسلامية.

جدول رقم (5): إقليم الوافدين لمدينة النجف اثناء الزيارات الموسمية:

المناطق	عدد الأفراد	النسبة المئوية (٪)
النجف	1145	٪10
كربلاء	750	6.7
بابل	1810	16
القادسية	840	7.5
المثنى	200	1.8
م.ق.الناصرية	50	0.4
الكوت	209	1.9
بغداد	5750	50.7
ديالى	57	0.5
كركوك	54	0.4
الموصل	43	0.3
مملكة البحرين	10	0.08
ايران – طهران	70	0.6
المجموع الكلي	11344	100

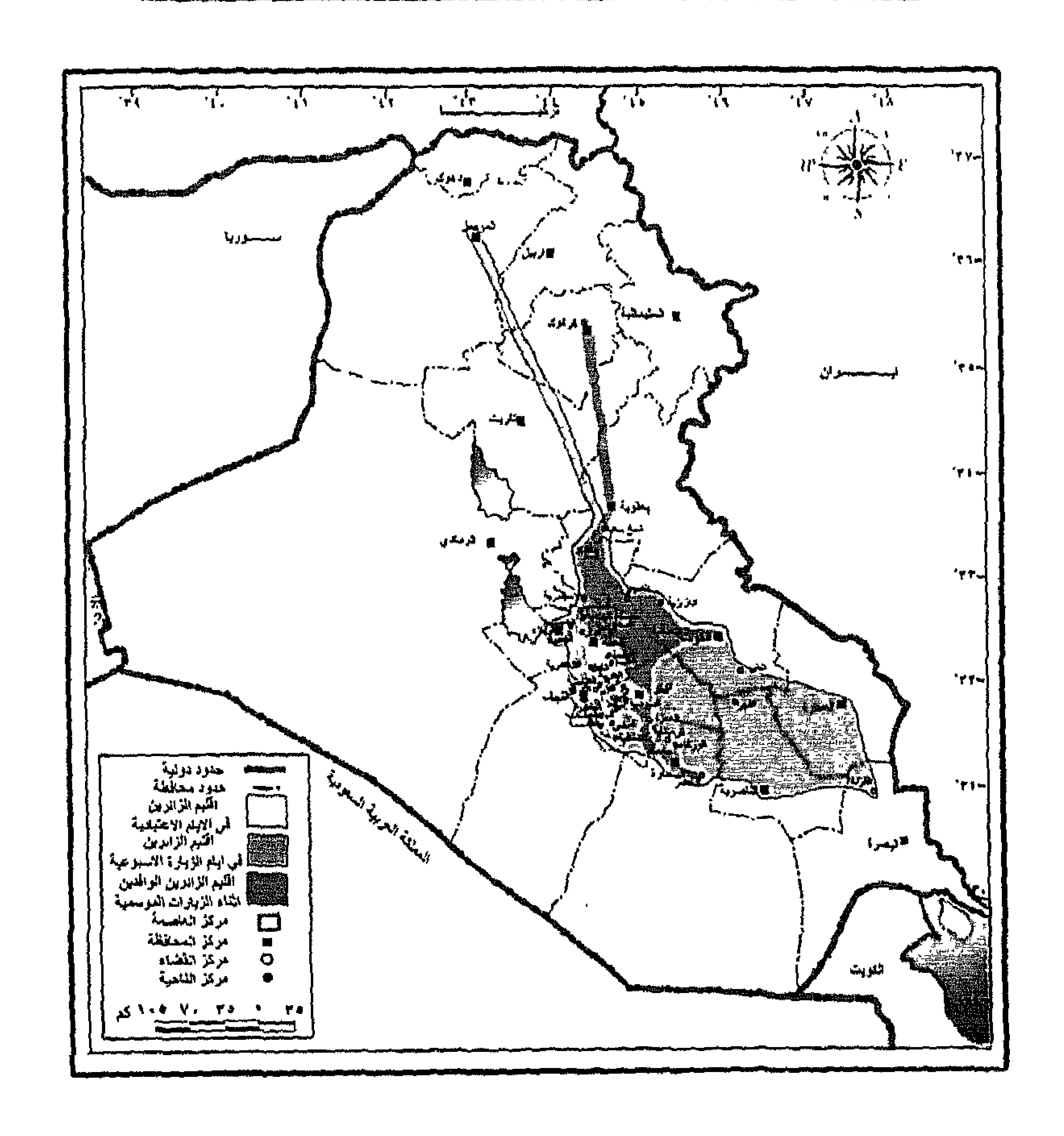
تتضح حدود الإقليم الواسع الذي شمل اغلب الأقضية والنواحي ابتداءا من ناحية الحيدرية شمالاً باتجاه الكوفة نحو الشمال الشرقي و أنتهاءاً بناحية القادسية باتجاه الجنوب وتبعد هذه المناطق عن مدينة النجف بمسافة تتراوح (7 – 48) كم. ويشمل هذا الإقليم المحافظات القريبة من المدينة بدأً من محافظتي بابل وكربلاء باتجاه الشمال وحتى محافظة القادسية باتجاه الجنوب وتتراوح المسافة الفاصلة ما بين تلك المحافظات ومدينة النجف من (60 – 80) كم، أما الإقليم الكثيف فشمل أيضاً الاقضية والنواحي التابعة للمدينة ولكن رقعة هذا الإقليم اتسعت لتشمل محافظات أخرى بالإضافة إلى المحافظات المذكورة في

الإقليم الأول فقد شملت محافظة المثنى الواقعة جنوب شرق المدينة والتي تبعد عنها بمسافة (124) كم و محافظة واسط الواقعة شمال شرقها وتبعد بمسافة (184) كم ومدن بغداد وبعقوبة وكركوك التي تقع شمال المدينة والتي تبعد عن المدينة بمسافة تتراوح بـ (160 – 384) كم. أما الإقليم الثالث فيتمثل بالإقليم الواسع العالمي و كأن أكثر اتساعاً من الإقليمين السابقين وذلك لكونه شمل محافظات بعيدة عن مدينة النجف مثل مدينتي الناصرية والبصرة اللتان تقعان جنوب شرق مدينة النجف وتبعدان عن المدينة بمسافة (220) و (380) كم على التوالي ومدينة الموصل الواقعة شمال غرب مدينة النجف وتبعد عنها بمسافة (517) كم. أنظر الخريطة رقم (6). فضلا عن أن النجف يؤمها زائرين من دول عربية وإسلامية وأجنبية وقد بلغ عددهم (76193) زائراً. حيث احتلت إيران المرتبة الأولى من حيث أعداد الزائرين القادمين منها إلى المدينة إذ بلغ عددهم (73582) زائراً. وجاءت بعدها الهند بالمرتبة الثانية إذ بلغ عدد الزائرين القادمين منها (1349) زائراً، أما باكستان فجاءت بالمرتبة الثالثة بعد إيران والهند إذ بلغ عدد القادمين منها لغرض الزيارة (709) زائراً أنظر الجدول رقم (6).

جدول رقم (6): الإقليم الواسع لزائري مدينة النجف عام 2006:

المناطق	أعداد الزائرين
إيرأن	73582
الهند	1349
باكستان	709
الهنود – البهره	137
أفغانستان	65
بنكلادش	6
كندا	20
مملكة البحرين	302

المناطق	أعداد الزائرين
لبنان	7
السعودية	5
الكويت	5
السودان	2
اليمن	2
مصر	2
الأردن	1



خريطة رقم (6): إقليم خدمات الزائرين الوافدين عام 2006

3. الأسس الإدارية:

تعد الأسس الإدارية من أهم الأسس المتبعة في تحديد حدود الإقليم بصرامة في الجغرافية إذ أن الأسس الإدارية أكثر الأسس ثباتا ووضوحا من الأسس الأخرى التي يمكن اعتمادها كونها ترتبط بقرارات أو تعليمات أو قوانين خاصة تعدها جهات معينة بإصدار القرارات في الدولة بصورة عامة. فلكل دولة تشريعات خاصة في تقسيم مناطقها إداريا لتأكيد التبعية لسكانها وانعكاس ذلك على جوانب متعددة السياسية والاقتصادية والاجتماعية حيث تختلف تقسيمات ومسميات الكيان الإداري الداخلي من دولة لأخرى لارتباطها بسياسة الدولة ففي ليبيا مثلا نجد التقسيمات الإدارية (بلدية، فرع بلدي، مدينة مؤتمر، حي، قرية) أما في سوريا (محافظة، منطقة، ناحية، قرية) وفي السعودية (محافظة، إمارة، مؤسسة خدمات) وفي العراق (محافظة، قضاء، ناحية، قرية) وفي حالة العراق وكما في دول أخرى يمكن أن تتغير أي من التقسيمات المذكورة بقرار إداري تقرره الحاجة كتحويل (قرية) إلى مركز ناحية أو تحويل (مركز ناحية) إلى (قضاء) ضمن ما يعرف بمرسوم جمهوري وخاصة في الدول التي يكون فيها نظام الحكم جمهوري.

يمكن تحديد الإقليم الإداري بوضوح طبقا للتقسيمات الإدارية المتبعة في الدولة والتي تحدد تبعا لمرتبة الوحدة الإدارية فكلما كانت الوحدة الإدارية بمرتبة اكبر كأن الإقليم أوسع واشمل وكلما كانت الوحدة الإدارية اصغر كانت بمرتبة اصغر كلما كأن الإقليم اصغر واقل شمولية. فمثلا تضم المحافظة وهي اكبر التقسيمات الإدارية المتبعة عددا من (الأقضية) كأن تضم (5) اقضية ومن المعلوم أن كل قضاء يضم عددا من النواحي كأن يضم (4) نواحي وكل ناحية تضم (3) قرى وبالتالي يكون عدد الوحدات الإدارية التابعة (32) وحدة إدارية.

ومن الملاحظ أن الأسس الإدارية المتبعة في تحديد الإقليم إداريا في الغالب لا تتطابق ولا تتشابه مع حدود أي من الأقاليم الأخرى حسب الأسس الاقتصادية أو الاجتماعية فمن المعلوم أن حدود الإقليم الاقتصادي تفوق حدود أي إقليم لتأثير

خدمات التجارة في ذلك وحدود الإقليم الديني على سبيل المثال (مكة والمدينة المنورة) تفوق حدود أي إقليم كونها تغطي الكرة أرضية بأكملها.

إن للقرار الحكومي في ترسيم الحدود بين الوحدات الإدارية جعل من الأسس الإدارية في رسم حدود الإقليم أكثر وضوحا وثباتا بحيث لا تعاني من وجود تداخل في حدود الأقاليم المختلفة والتي فرضت في نهاية الأمر ثبات حركة السكان نحو المدينة للحصول على الخدمات الإدارية وبعض الإجراءات الخاصة بالمعاملات الرسمية والتي لا يمكن الحصول عليها من مدن أخرى لثبات التبعية الإدارية لسكان المدينة تحددها (البطاقة الهوية الشخصية) وهي ثابتة لا يمكن أن تكون تابعة لمدينتين.

أن لزيادة عدد السكان ونموهم المستمر وسعة مساحة الإقليم وزيادة تأثير المدن فيها وتطور واسع في طرق ووسائل النقل وسعة الطلب على السلع والخدمات الحضرية المتنوعة أن ترك مأخذ وآثار عكسية على أهمية الإقليم الإداري كونه يغفل العلاقات الاجتماعية بين الريف والحضر كما ويتعامل مع الريف على أنه مجتمع ريفي (قرية) حتى ولو كانت نسبة التحضر فيها مرتفعة وأن سلوك وتنظيمات المجتمع اقرب إلى الحضرية منه إلى الريفية فالتقسيمات الإدارية حددت فيما أن هذا المجتمع ريفي (قرية) وأخر حضري (قضاء).

لذلك كانت أفضل الحلول هي إجراء التعديلات على التقسيمات الإدارية بصورة مستمرة من خلال اعتماد معايير تخطيطية تقوم بها جهات مختصة لاعتبارات عديدة أبرزها إثبات التبعية المناطيقية والسكانية للدولة بصرامة و إمكانية تطوير المنطقة بتوفير الخدمات الإرتكازية والمجتمعية بما يخدم السكان وبما ينسجم مع سرعة التطور في الحياة الاقتصادية والحضرية بصورة عامة. تسعى بعض الحكومات كما في العراق إلى رفع مستوى مجتمع معين من قرية إلى مركز ناحية على سبيل المثال لكن يفترض ذلك جملة من التعقيدات فيما يخص الجوانب التخطيطية في عد هذا المجتمع ضمن التقسيم الإداري مركز إداري

بمرتبة معينة في حين عدت مناطق أخرى في عمق الصحراء مركز إداري بمرتبة (مركز ناحية) دون توفر الجوانب التخطيطية التي توافق عد هذه المنطقة مركزا حضريا لأسباب أمنية وسياسية وإدارية كما في ناحية النخيب التابعة لقضاء الرطبة في محافظة الأنبار.

4. أسس وسائط النقل:

تعد أسس وسائط النقل من أصعب الأسس المتبعة في تحديد الإقليم بصورة عامة إذ يتوقف ذلك على مستوى التحضر الذي دخلته الدولة في مختلف النشاطات الاقتصادية. أن لكثافة السكان العالية في المدن وتكدسهم جعل من المدينة عقدة تبدأ منها وتنتهي عندها طرق المواصلات لأغراض متعددة – مرور السكان نقل البضائع الحصول على الخدمات.

وقد عمد كثير من الباحثين عند دراسة إقليم المدينة ومعرفة مدى العلاقة والارتباط بين المدينة والإقليم إلى اتخاذ وسائط النقل كأساس يعطي نتائج دقيقة إلى مدى بعيد حيث تدرس الرحلات بتصنيفها إلى صنفين الأول حسب الحالة (سائق السيارة، راكب سيارة، نقل مسافرين عامة، راكب قطار، راكب مترو، راكب دراجة) والثاني حسب الغرض من الرحلة (رحلة تسوق، رحلة عمل، رحلة علاج، رحلة علمية، رحلة اجتماعية، رحلة ترويح) وهذا يتم من خلال مراقبة تدفق حركة المرور خلال اليوم لبيان ساعات الذروة وتحديد أماكن الذروة).

يمكن الكشف وتحديد الإقليم بصورة واضحة في المدن الكبيرة كالعواصم والمدن ذات الأهمية الاقتصادية، حيث يعتمد سكان الإقليم على باصات النقل العامة مختلفة الحجم (7 راكب، 11 راكب، 18 راكب) والتي تم ربطها بمرافق خاصة لتخديم منطقة معينة والحرص على استمرارية تواجدها بصورة منتظمة وما ظاهرة القيام بالرحلات اليومية بين الإقليم ومراكز المدن للاشتغال في مؤسساتها

التجارية والصناعية ودوائرها أو لإغراض التسوق إلا دليل على الارتباط الاقتصادي فيما بينهما[10].

يعد مؤشر التطور السريع في تكنولوجيا صناعة السيارات المخصصة للنقل المتعدد كالسرعة والمتانة وتعدد الإغراض والراحة والأمان يزيد على ذلك التطور في صناعة النقل وزيادة مساحتها ضمن الرقعة المعمورة في المدينة وربط الضواحي بها إلا دليل على شيوع ظاهرة رحلة العمل اليومية وتطورها حتى غدت محور اهتمام إدارات المدن كتوفير الكراجات المخصصة بها وزيادة عدد السيارات وتحديد كلفة النقل بما يخدم المستوى الاقتصادي للسكان.

أن زيادة عدد المترددين في الإقليم يوميا يقابله زيادة في عدد الباصات المستخدمة في النقل وثبات كلفة النقل وتكرار عدد الرحلات للمترددين في اليوم الواحد يجعل الصورة واضحة للعلاقة المتبادلة بين الإقليم والمدينة هذا بغض النظر عن الغرض من الرحلة وحالة المتردد الأمر الذي يزيد من سهولة تحديد الإقليم على خرائط خاصة توضح حدود ارتباط الإقليم بالمدينة استنادا إلى حدود وصول وسائط النقل (البداية والنهاية).

دور الوظائف الحضرية في تحديد الإقليم:

الوظيفة مبرر وجود المدينة ومحدد نمط الحياة فيها فهي الأساس في قيام وتشكيل المدينة فلابد من دراستها بشكل تفصيلي لما لها من دور في تحديد حدود الإقليم وعلاقته بالإقليم[11]، ويقصد بالوظائف الحضرية دور الإنسان الفعال في توفير حاجات ومتطلبات المجتمع المادية والمعنوية أو كلاهما[12].

لذا تعد دراسة الوظائف الحضرية من أكثر الدراسات الحضرية أهمية إذ يتبلور من خلالها المجال الوظيفي لمختلف نشاطات المدينة وفعالياتها والتي تحدد شخصيتها[13]. أن عملية دراسة التركيب الوظيفي للمدينة يعد الحجر الأساس في تحديد العلاقة المتبادلة بين الإقليم والمدينة في كونه يعطي مؤشر واضح عن

اقتصاد المدينة وبما يعزز من القدرة على الوقوف على أهم المعايير التي يمكن اعتمادها في تحديد الأقاليم الوظيفية التي تمثل انعكاسا لدور الوظائف الحضرية في إقليمها ويمكن عرض أهم تلك الوظائف:

- **الوظيفة التجارية:**

التجارة بمعناها الحديث نمط اقتصادي معقد يعد الأساس في حياة المدن حتى في المدن الصناعية والمدن غير التجارية[14]، وبهذا المعنى (لا توجد مدينة مهما صغر حجمها إلا وتحتل الوظيفة التجارية حيزا مكانيا أو استعمالا منها بل يتعدى ذلك إلى مراكز الاستيطان الريفي[15] لذلك ازدادت أهمية التجارة مع تقدم الحضارة لأن ارتفاع مستوى الإنتاج ومستوى المعيشة يعني القدرة على والحاجة إلى مزيد من السلع الخارجية كما تساوق هذا مع تقدم المواصلات الذي مكن لتحقيق التبادل[16] وعلى الرغم من الأهمية الكبيرة التي تحتلها هذه الوظيفة فأن المساحة التي تشغلها لا تتناسب مع أهميتها إذ ما يميزها هو صغر المساحة التي تحتلها فهي لا تقوم بخدمة سكان المدينة بل تتعداه إلى سكان المناطق الريفية المحيطة بالمدينة (إقليمها أو ظهيرها) وتزداد حصة هذا الاستعمال وتتسع كلما ازدادت علاقات المدينة التجارية وكبر حجمها[17].

وهذا يمثل جوهر دور الوظيفة التجارية في تحديد الإقليم لاعتبارات أبرزها في كونها قادرة على استقطاب أعداد كبيرة من الأيدي العاملة في المدينة من الإقليم وكونها مركز جذب مكاني باتجاه المراكز الحضرية ودورها ومقدرتها على إعطاء مؤشرات نمو وتطور هذه المراكز أو تدهورها أو اضمحلالها[18].

وبطبيعة الحال فالوظيفة التجارية من أهم الوظائف التي تنشط العلاقة بين الإقليم والمدينة بفرعيها تجارة المفرد والذي ينحصر في خدمة سكان المدينة أما تجارة الجملة فتكون لها الأهمية الكبرى في تحديد الإقليم كون الإقليم في هذا الجانب أكثر سعة كونه يشمل المراكز التي تعتمد في الحصول على الخدمات

والسلع والبضائع من مؤسسات البيع بالجملة في المدينة لذلك قسم الدكتور خالص الاشعب الأقاليم التجارية إلى الإقليم المباشر الذي قد لا يزيد على 25كم والمتوسط الذي يصل إلى 50كم والواسع الذي يفوق 50كم لذلك يحصل الإقليم على السلع والبضائع من محلات البيع بالجملة في المدينة مثل المراكز الحضرية الواقعة خارج الحدود الإدارية للمدينة بل ويتعدى حدود الدولة في بعض الأحيان وبالأخص المدن ذات السمة التجارية[19].

- **الوظيفة الصناعية:**

تعد الوظيفة الصناعية إحدى أهم الوظائف الحضرية التي ساهمت في نشأة ونمو المدينة أو على الأقل في قيام عدد من المدن فهي إحدى نتاجات الثورة الصناعية وجوهرها في زيادة عدد المدن وتضخم حجمها. لذلك عدها (موريق) إحدى الركائز الأساسية للرقي الحضاري للإقليم والمدينة معا كونها تهيئ متطلبات السكان من السلع والخدمات لسد احتياجاتهم اليومية والإنتاجية كما تساهم في خلق الوفورات الاقتصادية وتوفر فرص عمل السكان الإقليم والمدينة[20]. تزيد نسبة مساحة الوظيفة الصناعية التي تحتلها في المدينة عن (9٪) أو (10٪) مقارنة بالوظيفة التجارية نظرا لحجم التنافس على الوحدة الواحدة في المسافة.

لا ينحصر دور الوظيفة الصناعية في بعض الجوانب نظرا لأهميتها الفاعلة في المدينة والإقليم. ويمكن بيان أهم سماتها المتعلقة بموضوعنا أن المدن أصبحت مراكز اجتذاب سكان الريف والقرى من مختلف النشاطات بحثا عن فرص عمل في الصناعة الأمر الذي أنعكس على نمو سكاني كبير في المدن ولاسيما الصناعية منها بعد ارتفاع مؤشر نسبة السكان الحضر مقارنة بالسكان الريفي فضلا عن دور الصناعة في زيادة وتوسع المدن وأقاليمها من خلال تسريع النمو المساحي والعمراني، كما أدى التطور الصناعي إلى ارتفاع المستوى المعيشي للأفراد مما أنعكس على حاجة الفرد للسكن الجيد[21].

ومن السمات الأكثر أهمية أن الوظيفة الصناعية لا تقتصر خدماتها على سكان المدينة التي تستقر فيها وحدها بل تمتد لتخدم سكان الإقليم المحيط بل ربما نطاقا أوسع يرقى في بعض المدن الصناعية الكبرى إلى نطاق عالمي لذلك فهي تمثل إحدى الركائز التي يقوم عليها بناء الأساس الاقتصادي للمدينة[22] وبالتالي تؤدي المدينة دورا إقليميا بارزا يمكن قياسه بمدى رحلة العمل الذي يعتمد على قياس المسافة المقطوعة وقياس الزمن المستغرق لتحديد أقصى مسافة يمكن أن يقطعها العاملون في المؤسسات الصناعية، ونتيجة لحجم المآخذ في اعتماد معيار المسافة بسبب التطور السريع في طرق ووسائل النقل الحديثة أصبح القياس المعتمد هو معيار الزمن ومعيار سهولة الوصول التي تختلف من مدينة لأخرى حسب قوة المدينة الاقتصادية ومدى جذب السكان لها وحجم ومستوى الخدمات المقدمة فيها.

- **الوظيفة الصحية:**

يمثل الاهتمام بصحة الإنسان عامل أساسي في دفع عجلة التقدم والتطور على المستوى الاجتماعي والاقتصادي فكلما تكاملت صحة الإنسان الجسمية والنفسية أصبح قادرا على العمل والإنتاج. والوظيفة الصحية إحدى أهم الوظائف الحضرية في المدينة كونها تقدم خدمات صحية كحاجة أساسية لكل فرد في المجتمع سواء أكان حضرا أو ريفا في المدينة أو في الإقليم، وهي تشمل كل المستويات من مستشفيات كبيرة عامة وتخصصية حكومية أو قطاع خاص ومستوصفات وعيادات الأطباء الخاصة والشعبية (المجانية) والمراكز الصحية للرعاية الأولية والصيدليات.

أن ما يميز الوظيفة الصحية من خلال خدماتها ذات المستويات المتقدمة بأنها ذات طابع إقليمي أي كلما كانت المستشفيات كبيرة ومتعددة التخصصات الطبية كانت ذات مستوى عالي على تقديم الخدمات بل قد يتعدى على مستويات أقطار ودول بحيث أنها لا تقتصر بتقديم خدماتها على سكان المدينة المحليين أو من حيث المساحة التي تشغلها ضمن الحيز الحضري في المدينة فأنه صغير مقارنة

بأهميتها بما يتعلق بحياة الإنسان فهي تشكل ما نسبته (12، 37) ٪ في مدينة طرابلس الليبية والمتمثلة بـ (12) مستشفى تخصصي[23]. وفي ابسط الحالات يمكن تحديد إقليم الوظيفة الصحية في الإقليم من خلال معرفة دقيقة بأعداد الوافدين المستفيدين من خدمات المستشفى بحيث يتم جرد أعدادهم وأماكن سكناهم وسبب اختيارهم لهذه المؤسسة دون غيرها والمسافة المقطوعة والزمن المستغرق للوصول وسهولة الوصول عبر اعتماد استمارة استبيان دقيقة توزع على عينة بحجم معين بالنسبة لإجمالي سكان المدينة والاستفادة من السجلات الخاصة بالراقدين الرسمية لتكون النتائج أكثر دقة وتفصيل.

- **الوظيفة التعليمية:**

تعد الوظيفة التعليمية إحدى أهم الوظائف التي مارستها المدن وقدمتها كخدمات ضرورية لسكانها وسكان أقاليمها بطرائق مختلفة وإشكال متباينة لها علاقة مترابطة وخاصة في مجال كفاءتها بوحدتي المكان والزمان وتبدو الوظيفة التعليمية ذات تأثير كبير في حياة المدينة والمجتمع خاصة في المجتمعات التي تخلصت من الجهل والفقر لتنهض بنفسها بالعلم والتطور كون التعليم أداة فعالة من أدوات البناء الحضاري والاجتماعي والثقافي والسياسي والاقتصادي فضلا عن دوره في تنمية المجتمعات وتغيير صورة الواقع إلى مستقبل أفضل.

لذا فمن الواجب توفرها وتأتي أهميتها بالمرتبة الثانية بعد الخدمات الصحية وبكافة مستوياتها في الوقت الذي يكون نوع المؤسسة المسؤول عن تحديد دورها الإقليمي للمدينة إذ أن العلاقة تتحدد بين الدرجة التي تحتلها المؤسسة التعليمية والدور الذي تؤديه والحيز المساحي للإقليم الذي تخدمه.

ولكون التعليم يشكل نظام وظيفي هرمي متكامل يتضمن مجموعة من العناصر والأجزاء المترابطة تقوم هذه العناصر بأدوات مكملة بعضها للبعض الآخر ضمن العملية التعليمية[24]. وقد اعتمت في هذا الخصوص وزارة التربية العراقية

معايير للتنمية التربوية فاتخذت معيار خدمة رياض الأطفال واحدة لكل 2400 نسمة وتكون المسافة للوصول مابين (400 – 500) متر بحيث يستطيع الطفل قطعها بسهولة ولا تستغرق وقت أكثر من (10دقائق) تقريبا وتكون متوافقة مع القابلية الفسيولوجية للتلميذ بهذا العمر الذي يبلغ مابين (4 – 6) سنوات.

كما للمرحلة الابتدائية حيث تخدم المدرسة الابتدائية 2500 نسمة وبمسافة (500 – 600) متر يمكن للتلميذ أن يقطعها بسهولة وتتناسب مع عمر مابين (6 – 12) سنة أما بالنسبة للدراسة المتوسطة والثانوية فأن الحيز المساحي الذي يمكن أن تخدمه اكبر لذلك يمكن أن تتوسط المدينة لقابليتها على استيعاب أعداد اكبر من الطلبة وبأعمار متقدمة من (12 – 18) سنة والتي حددت لتخدم (5000) نسمة بكافة الاختصاصات (العلمية والأدبية والمهنية) ولمركزية هذا المستوى من التعليم فأن الحيز المساحي للإقليم يكون اكبر بحيث يمكن أن يغطي المدن المجاورة لقلة الكادر التدريسي أو لوجود فروع الدراسة المتخصصة بحيث كلما زادت مركزيتها كانت أكثر ارتباطا بالمدن الكبيرة ذات الحجم والكثافة السكانية العالية وينطبق الحال على المعاهد العليا والجامعات التي تكن أقاليمها اكبر تصل إلى دول العالم المختلفة كالمدينة الجامعية في كامبردج وغيرها.

- **وظيفة النقل:**

يعد النقل من أهم استعمالات الأرض الحضرية في المدن بل لا يمكن تصور المدينة بدون هذا الاستعمال الحيوي وتبدو أهميته بحيث لا يمكن أن يحدث أي تفاعل أو أي تكامل بين استعمالات الأرض المتنوعة في المدينة وبين إقليمها وبين الأقاليم الأخرى ما لم تحدث عمليتا الحركة والنقل،

النقل مصطلح واسع المدى يضم عناصر عدة متغيرة ومتطورة وفي مفاهيم الربط الإقليمي كلما كأن التركيز على تأثير الحركة والنقل من خلال أهمية سهولة الوصول المكاني في التطور الإقليمي فهو يوضح عملية تطور الحركة ونمو

الاقتصاديات فالفائدة التي يجنيها سكان الإقليم عامة من تحسين سهولة الوصول هو الإسراع في نقل عوامل الإنتاج والبضائع المنتجة بصورة أفضل وتقليل زمن رحلات العمل وطلب الخدمة.

تسهم خدمة النقل والمواصلات في وجود وتطور المستوطنات البشرية الحضرية كما ولها دور كبير في إعطائها أهميتها الإقليمية وطابعها المورفولوجي والتخطيط 25، ويمكن قياس أهمية استعمالات الأرض للنقل من علاقة معايير أولها المعيار الوظيفي الذي يوضح حجم النقل للسكان والبضائع في الاتجاهات المختلفة وعلى المستويات المحلية والإقليمية والقومية والمعيار المكاني في دوره في التهام هذه الوظيفة مساحة كبيرة من المساحة الكلية للمدينة والمعيار الثالث (المورفولوجي) والذي يقيس مقدار سرعة مايسببه في استعمالات النقل من تطور وظيفي من خلال التجاذب الوظيفي بين المدينة وإقليمها[26].

وبالتالي يهيئ النقل فرصة لتشغيل قطاعات الأنشطة لدورها بما يحققه لسكان المدينة وإقليمها من سهولة الوصول المتمثلة برحلات للذهاب والإياب لممارسة الأنشطة المتعددة كما ويبرز دورها الفاعل في ربط أجزاء المدينة ببعضها البعض وهذا يخلق فرصة التكامل في الوظائف، فضلا عن دورها في هجرة الأيدي العاملة اليومية والدورية والسلع والبضائع إلى أجزاء الإقليم المختلفة لتقديم الخدمات والتخديم.

لذلك تعد من أهم المعايير التي تبين مدى قوة التفاعل بين المدينة وإقليمها وباعتماد الطرق والوسائل الإحصائية لتحديد مساحة الحيز الإقليمي من خدمة النقل والتي توضح صورة عدد الرحلات وأهميتها للأفراد والبضائع من نقطة البداية وحتى نقطة النهاية وأبرز تلك الطرائق (نظرية التفاعل ونظرية نقطة القطع وأساليب رياضية أخرى.....)

مصادر الفصل الثالث

1. صبري فارس الهيتي، و د. صالح فليح حسن، جغرافية المدن، مطبعة دار الكتب للنشر جامعة الموصل، ط2، 2000. ص362.
2. جمال حمدان، جغرافية المدن، مطبعة البيان، بدون تاريخ، ص 510.
3. جبر عطية جودة المياح، الإقليم الوظيفي لمدينتي الكوت والحلة دارسة مقارنة في جغرافية المدن، اطروحة دكتوراه، غر منشورة، بغداد، 2003، ص 217.
4. جبر عطية جودة المياح، الإقليم الوظيفي لمدينتي الكوت والحلة دارسة مقارنة في جغرافية المدن، اطروحة دكتوراه، غر منشورة، بغداد، 2003، ص 217
5. محمد صافيتا، وعدنان عطية، جغرافية المدن والتخطيط الحضري، منشوراتجامعة دمشق، مطبعة الروضة، ط1، 2005، ص79.
6. خالص حسني، إقليم المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة، مطبعة التعليم العالي الموصل، 1989. ص67.
7. ندى جميل مهدي الخشالي، الوظيفة التعليمية لمدينة بعقوبة، رسالة ماجستير، غير منشورة، بغدا، الجامعة المستنصرية، 2004، ص153.
8. رياض كاظم سلمان الجميلي، كفاءة التوزيع المكاني للخدمات المجتمعية (التعليمية والصحية والترفيهية) في مدينة كربلاء (دراسة في جغرافية المدن)، اطروحة دكتوراه، غير منشورة، بغداد، ص237.
9. علي لفته سعيد، الإقليم الوظيفي لمدينة النجف الكبرى، أطروحة دكتوراه، غير منشورة، بغداد، 2007، ص 265.
10. عبد الرزاق عباس حسين، جغرافية المدن، مطبعة اسعد، بغداد، 1997. ص355.
11. جمال حمدان، جغرافية المدن، ص 174.
12. فتحي ابو عيانة، جغرافية التحضر دراسة منهجية تحليلية، دار المعرفة الجامعية للطبع والنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2005، ص89.

13. حسن الخياط، التركيب الوظيفي لمدينة طرابلس الكبرى، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد السادس، 1970، ص58.
14. عادل عبدالله خطاب، جغرافية المدن، مطابع التعليم العالي، جامعة بغداد، 1990، ص68.
15. صبري فارس الهيتي، و د. صالح فليح حسن، جغرافية المدن، ط2، ص92.
16. جمال حمدان، جغرافية المدن، ص 202.
17. صبري فارس الهيتي، و د. صالح فليح حسن، جغرافية المدن، ط2، ص92.
18. .Garnier. and chabot ،urban geography ،third impersssion ، longman ،london ،1971 ،390. p124
19. Murphy ،R. J. E ،Vance ،"Deliemiting C. B. D." ،Economic Geography ،Vo1. 30 ،No. 3 ،1954.. P. 125
20. Mayor ،Harold M. and clyde f. Kolm ،Reading in urban Geogeaphy ،university of Chicago prees ،Chicago ،1959. P.403
21. حسن الساعاتي، التصنيع والعمرأن، مطابع رويال، الاسكندرية، 1962، ص384.
22. احمد حبيب رسول، مبادئ الجغرافية الصناعية، مطبعة الحوداث، بغداد، 1980، ص167.
23. ابراهيم الهادي فرج، توزع الخدمات التعليمية والصحية وتطورها في مدينة طرابلس ليبيا، اطروحة دكتوراه، دمشق، 2008، ص 230.
24. الجمهورية العراقية، وزارة التربية، الاهداف التربوية في القطر العراقي، ط2، مطبعة وزارة التربية، رقم/3، 1990، ص35.
25. خالص حسني الاشعب، محمد، صباح محمود، مورفولوجية المدينة، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، 1982. ص 205.
26. خالص حسني الاشعب، محمد، صباح محمود، مورفولوجية المدينة، ص206.

الفصل الرابع

بعض النظريات الخاصة بدراسة إقليم المدينة

الفصل الرابع
بعض النظريات الخاصة بدراسة إقليم المدينة

يهدف هذا الفصل من الكتاب إلى عرض بعض النظريات المعتمدة في دراسة إقليم المدينة من حيث الجوانب النظرية والتي تعتمد على استخدام الأساليب الرياضية والإحصائية انطلاقا من لكل مدينة منطقة تابعة محيطة بها تتبادل معها الأثر و التأثير من خلال الموارد التي يقدمها الإقليم للمدينة وما تقدمه المدينة من خدمات عن طريق الوظائف الذي هو مركزها و المتمثلة بالعلاقات التي يصوغها عامل النقل بعناصره الطريق (سهولة الوصول) والواسطة النقلية والمنقول فإنه من الضروري معرفة حدود هذا الإقليم والاتجاهات التي يتسع بها لمعرفة درجة العلاقة الإقليمية.

فاعتمدت طرائق وأساليب متعددة من قبل الباحثين في جغرافية المدن لغرض تحديد إقليم المدينة فقد اتبعوا أساليب متباينة ومعايير مختلفة شمل البعض منها قوانين رياضية وأساليب كمية رياضية عالية المستوى[1]، وطرائق عملية من خلال الاستبيان والدراسة الميدانية التي يقوم بها الباحث، وهنالك عدة طرائق تستخدم في تحديد الإقليم وحسب المؤشرات والمعايير المستخدمة ويمكن إجمالها بأسلوبين:

1. الأسلوب النظري:

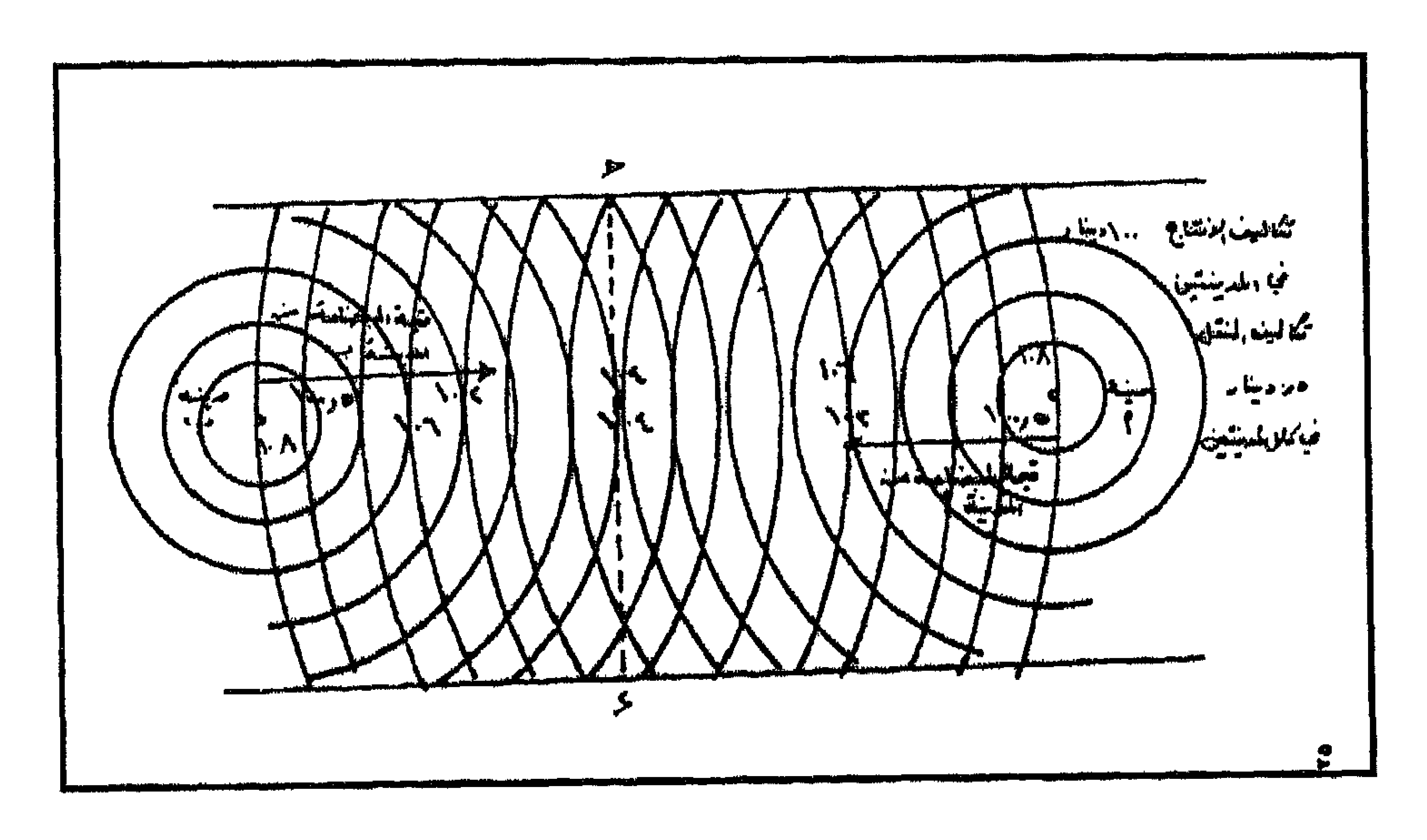
يستخدم في حالة توفر المعلومات والبيانات الضرورية بواسطة استخدام نماذج رياضية او وفق نماذج تستند على نظريات كنظرية التجاذب واستخدام نماذج التفاعل ونقطة القطع ومن هذه النظريات:

نظرية فتر F.A.fetter:

ظهرت هذه النظرية من قبل الباحث (فتر) عام 1924 بعنوان (القانون الاقتصادي لمناطق الأسواق)[3]. والذي حاول التعرف على حدود الإقليم لمدينتين وفق ثلاث حالات في حالة كلفة الإنتاج وكلفة النقل متشابهة فيها، واختلاف كلفة النقل مع بقاء كلفة الإنتاج ثابتة وتساوي كلفة النقل مع اختلاف كلفة الإنتاج وجعل لكل حالة حدود تقترب وتبتعد عن إحدى المدينتين.ويمكن مناقشتها بالتالي:

1. الحالة الأولى: وتقضي عند تساوي تكاليف الإنتاج والنقل في المدينتين كما تتساوى كافة المتغيرات بحيث يكون خط التأثير خط مستقيم يفصل بين المدينتين في موقع متوسط ويمكن إعطاء مثال على ذلك:

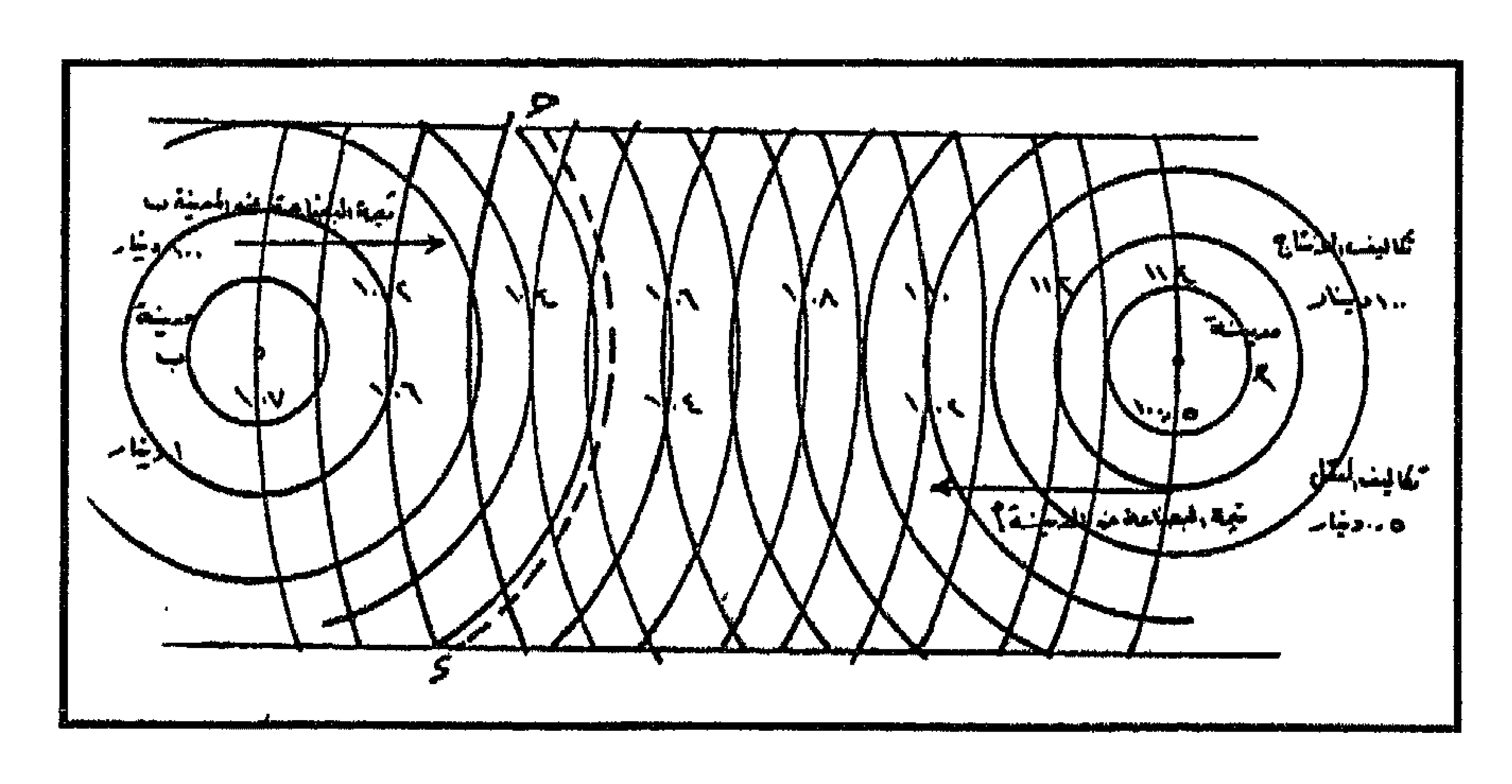
مثال: نفترض مدينتين (أ، ب) تنتج سلعة معينة بواقع 100 دينار وان تكاليف النقل (0، 5) دينار للكيلومتر الواحد، فان النتيجة تكون مجال تأثير المدينتين عند خط (ج، د) الخط المستقيم الفاصل.



الحالة الأولى عن د.صلاح حميد الجنابي، جغرافية الحضر، ص425

2. الحالـة الثانيـة: وفي حـال تكـون تكـاليف الإنتـاج ثابتـة فـان المتغير هـو تكـاليف النقل. بحيث تكون مختلفـة بـين المدينتين والنتيجـة يكون مجـال التـأثير اقـرب إلى المدينة التي تكون تكاليف النقـل عاليـة أمـا مجـال التـأثير فيكون علـى شـكل قوس مـائل باتجاه المدينة ذات تكاليف النقل العـاليـة.

مثـال: المـدينتين (أ، ب) تنـتج سـلعة معينـة بواقـع 100 دينـار بينمـا تكـون تكـاليف نقـل البضـاعة مـن (أ) (0، 5) دينـار ومـن (ب) (1.0) دينـار وبالتـالي يكـون مجال التأثير ذو الرمز (ج، د) بشكل قوس بحيث تكون المدينـة ذات التكـاليف العاليـة اقـل تـأثيرا بسـبب تـأثير المدينـة ذات التكـاليف النقليـة الواطئـة لـذلك يكـون الحيـز المساحي الإقليمي أوسـع.

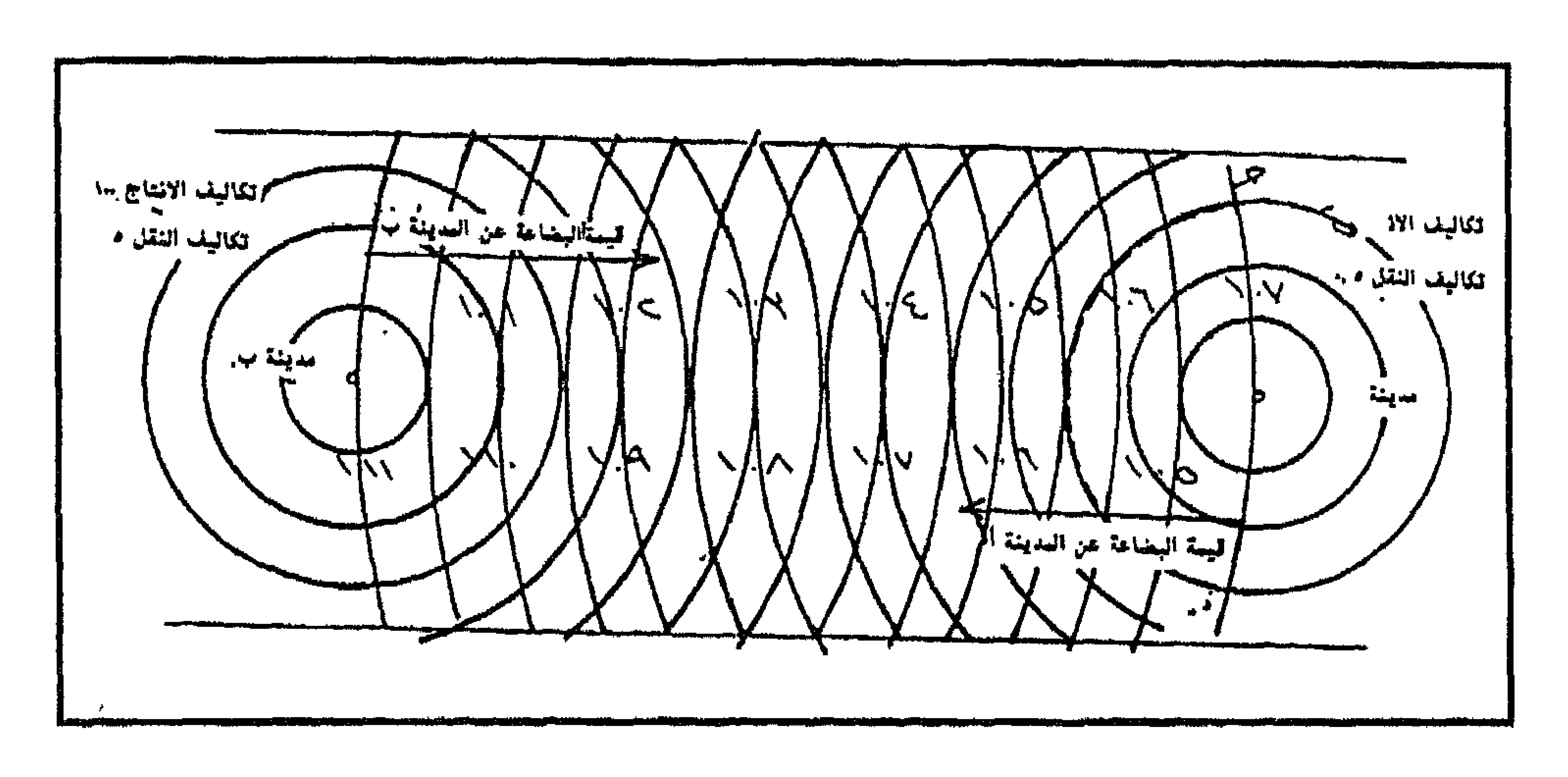


الحالة الثانية عن د.صلاح حميد الجنابي، جغرافية الحضر، ص426

3. الحالـة الثالثـة: في حـال تكـون تكـاليف الإنتـاج للسـلعة متباينـة في حـين تكـون تكاليف النقل ثابتة والنتيجة يكون مجال التأثير اقرب إلى المدينـة ذات تكـاليف الإنتاج العالي لذا يكون خط التأثير (ج، د) بشكل قـوس مـائل باتجاهها . ويمكـن إعطاء مثال على ذلك.

مثـال: في هذه الحالة تكون تكاليف إنتاج السلعة في مدينة (أ) (104) دينـار بينمـا تكـون تكـاليف إنتـاج السـلعة ذاتهـا (100) دينـار في مدينـة (ب) في تكلفـة النقـل

تكون ثابتة (متساوية) والبالغة (0، 5) دينار للكيلومتر الواحد. النتيجة يكون مجال تأثير المدينتين ذو الرمز (ج، د) بشكل قوس وهو اقرب إلى مدينة (أ) بالتالي يكون الحيز المساحي الإقليمي للمدينة (أ) اصغر من الحيز المساحي الإقليمي لمدينة (ب) بسبب الفرق في تكاليف السلعة.



الحالة الثالثة عن د.صلاح حميد الجنابي، جغرافية الحضر، ص428

2. نظرية التفاعل المكاني:

استندت هذه النظرية على قانون الجاذبية لـ (نيوتن) حيث أفاد كثيرا في تفسير درجة أو قوى الجذب المركزية في التوسع الحضري، ويعتمد هذا القانون كثير من الاختصاصيين مثل (المخططين والمهندسين والاقتصاديين)[4].

حيث تقرر هذه النظرية قوة العلاقات الاقتصادية بين مدينتين مختلفتين تختلف إيجابيا تبعا لحجمها وسلبا تبعا للمسافة بينهما. فكلما كان سكان المدينتين كبيرا ازداد التفاعل وكلما بعدت المسافة بينهما قل التفاعل[5].

وأبسط صورة لهذا التفاعل:

ت.أ.ج = $\frac{\text{س أ . س ج}}{\text{(م) كم}}$

حيث

ت = درجة التفاعل ، س ا= سكان المدينة ا

س ج = سكان المدينة ج ، م = المسافة بين المدينتين

تعد هذه النظرية الأكثر شيوعا في دراسة التجاذب المكاني فهي تقوم على إن العلاقة عكسية مع مربع المسافة بينهما، أي أن كل مركزين يتجاذبان مباشرة مع الحجم بصورة طردية ومع مربع المسافة بصورة عكسية[6].

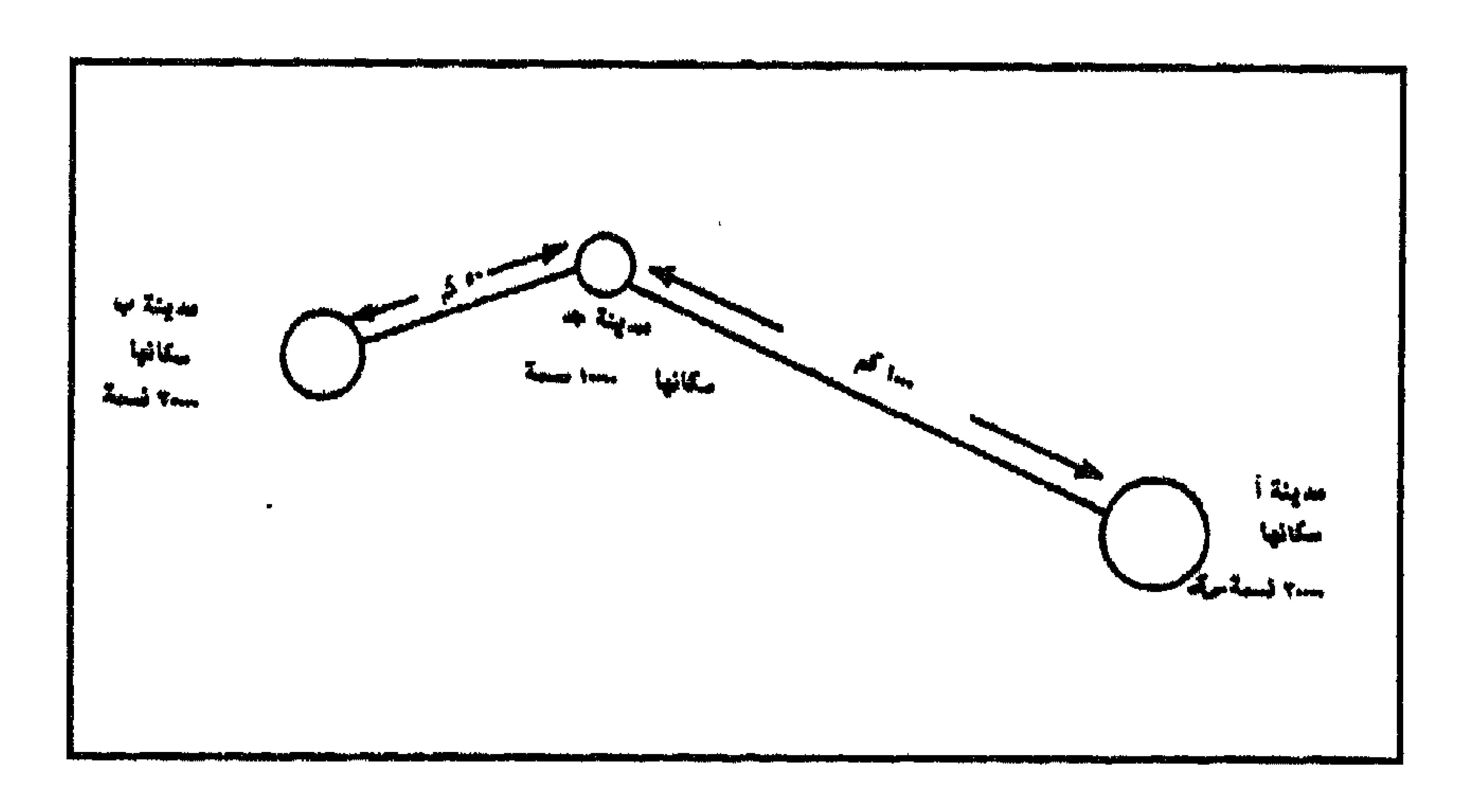
فالجذب يكون قليلا كلما ازدادت المسافة بينهما لما تفرضه المسافة للسير الطويل للوصول للأكثر من ساعات الضجر في عملية النقل مما يؤدي بالتسوق للانتقال إلى مدينة أخرى يجد فيها ما يلزمه فيكون منجذبا نحوها، ويمكن استخدام هذه النظرية في معرفة التجاذب المكاني من خلال إبراز عدد الرحلات التي يقوم بها الأفراد الساكنين في المناطق المحيطة لمدينة هيت والتابعة لها إداريا والمتمثلة بالقرى والنواحي التابعة لها كرحلات التسوق ورحلات العمل ورحلات التعليم ورحلات الاستطباب الموجودة في مركز المدينة. ونتيجة لقوة جاذبة يوضح (كولبي) إن القوة الجاذبة هي انعكاس لمجموعة من الخصائص والمميزات التي يتمتع بها وسط المدينة واحد هذه الخصائص ما أطلق عليه (بجاذبية الموقع) ومن الخصائص الأخرى هي المركزية الوظيفية فوجود الوظائف الأخرى والأنشطة العديدة المترابطة في وسط المدينة يؤدي إلى جذب المزيد إليها[7].

ثم تمكن الباحث الاقتصادي (وليم ريلي) من تعديل قانون (نظرية التفاعل) متوصلا إلى قانون يعرف (قانون جاذبية تجارة المفرد) وذلك بالاستناد

على قانون الجاذبية لـ (نيوتن)[8]. والذي يهدف من خلال هذا القانون إلى إيجاد وسيلة لمحاولة معرفة عدد الوافدين إلى مدينة بدل من مدينة أخرى بقصد الاستفادة من الخدمات التي يقدمها مركز المدينة كالإدارية والصحية والتجارية ويتلخص قانون ريلي في وجود مدينتين تتعامل مع بعضهما تقوم بتزويد مدينة أخرى (ثالثة) اصغر حجما والمقصود (عدد السكان) تتناسب طرديا مع سكانهما، أما مع مربع المسافة فتكون عكسية[9].

ويمكن إعطاء مثال تطبيقي:

نفترض ثلاث مدن مختلفة في عدد السكان وبالإمكان إعطاء رموز لكل واحدة منها. فالمدينة (أ) يبلغ عدد سكانها (3000) نسمة والمدينة (ب) يبلغ عدد سكانها (2000) نسمة والمدينة (ج) يبلغ عدد سكانها (1000) نسمة أما المسافة فتكون بين مدينة (أ، ج) يساوي 50 كم، انظر شكل رقم (4).



مخطط نظرية التفاعل شكل (4) عن د.صلاح حميد الجنابي، جغرافية الحضر، ص430

حيث:

$$\text{أ ج} = \frac{1000 \times 3000}{1000} = 3000$$

$$\text{ب ج} = \frac{1000 \times 2000}{50} = 4000$$

ومن خلال التطبيق: نجد أن العلاقة بين (ب، ج) تكون أقوى من العلاقة بين (أ، ج) بنسبة (4: 3) بمعنى كلما زاد الناتج كانت العلاقة أقوى. وقد تم تعديل النظرية انسجاما مع قانون الجاذبية لنيوتن كما ذكرنا بتربيع المسافة والتي تقضي بان قوة الجذب بين كتلتين تتناسب طرديا مع حجمهما وعكسيا مع مربعات المسافة الفاصلة بينهما.

$$\text{أ، ج} = \frac{\text{س}1 \times \text{س}2}{\text{م}2} = 4000000$$

$$\text{أ، ج} = \frac{\text{س}1 \times \text{س}2}{\text{م}2} = 4000000$$

$$\text{أ ج} = \frac{10000 \times 3000}{100 \times 100} = 30000$$

$$\text{ب ج} = \frac{10000 \times 20000}{50 \times 50} = 80000$$

ومن التطبيق تبدو قوة التفاعل بين (ب، ج) اكبر في حالة المقارنة بين درجة التفاعل بين (أ، ج) حسب التطبيق الأول من زيادة التفاعل ايجابيا وفقا لعدد السكان وسلبيا تبعا لمربع المسافة. أي كلما كان مربع المسافة كبيرا انخفضت درجة التفاعل.

3. نظرية نقطة القطع:

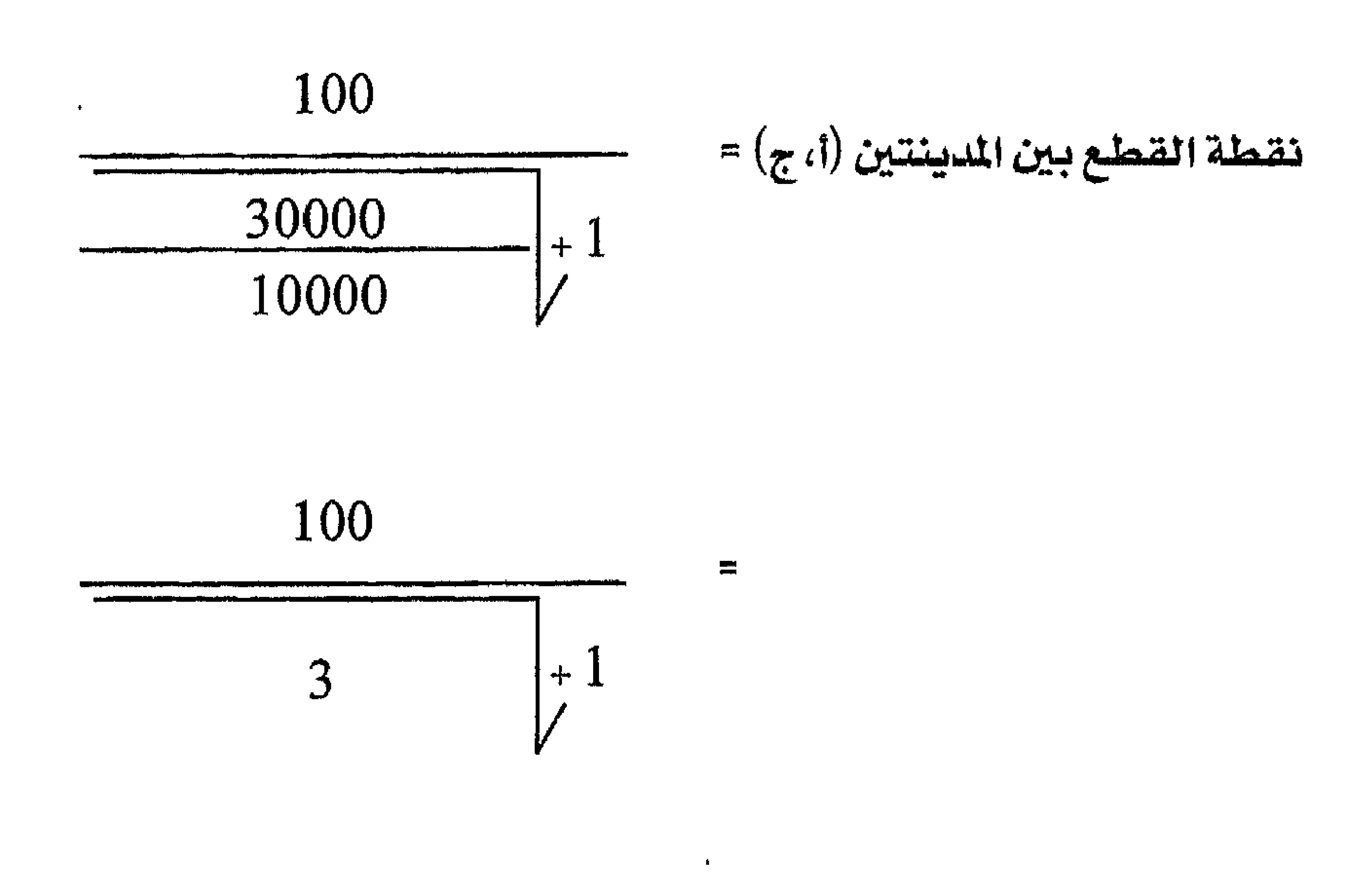
وهي إحدى التعديلات التي أدخلت على نظرية التفاعل وتهدف نظرية نقطة القطع إلى إيجاد وسيلة إلى تحديد (النقطة) الحد الفاصل بين منطقة النفوذ لمدينتين غير متساويتين حجما، أو بعبارة أخرى فإنها تهدف إلى تحديد النقطة التي تفصل بين السكان الذين يذهبون إلى مدينة ما للحصول على خدمة أولئك السكان الذين يقصدون مدينة أخرى لتلقي الخدمة ذاتها أو غيرها من الخدمات[10]، ويمكن استخدام هذه النظرية سواء للسكان والمسافة أو لعدد المحلات وكثافة المرور وغيرها وتستخدم في قياس حدود إقليم خدمة تجارة المفرد حول المدينة[11]، ويمكن تمثيل هذه النظرية بالقانون التالي:

البعد بين المدينتين:

$$\text{بعد النقطة عن المدينة الأصغر} = \frac{\text{البعد بين المدينتين}}{1 + \sqrt{\dfrac{\text{سكان المدينة الأكبر}}{\text{سكان المدينة الأصغر}}}}$$

وهنالك دراسات أخرى (كدراسة شوي) الذي توصل الي إن بيع السلع في منطقة إنتاج ما يتناقص بنسبة مكعب المسافة[12]. (كما وتوجد طرائق لتحديد الإقليم مثل طريقة تحليل العوامل وطريقة الرقم القياسي) ويمكن تطبيق النظرية على المدن التي اتخذت مثال في نظرية التفاعل المكاني مع اعتماد الاقيام ذاتها، إلا أن

المطلوب إثباته هو نقطة القطع بين المدينتين (أ، ج) وبين المدينتين (ب، ج) متسائلين فيما إذا كانت اقرب او ابعد من المدن المختارة أو أنها ستكون في منتصف المسافة.



نقطة القطع بين المدينتين (أ، ج) = $\dfrac{100}{1+\sqrt{\dfrac{30000}{10000}}}$

= $\dfrac{100}{1+\sqrt{3}}$

= $\dfrac{100}{1.37+1}$

= 6.36 كم مسافة نقطة القطع عن المدينة الصغيرة

وعند تطبيق بين المدينتين (أ، ب) لمعرفة موقع مدينة (ج) وهل هي ضمن مجال تأثير مدينة (أ) او مدينة (ب):

$$= \frac{50}{1 + \sqrt{\frac{30000}{20000}}}$$

= 2.67 كم

ومن تحليل تطبيق هذه النظرية نخلص إلى أن مدينة (ب) تؤثر كليا على مدينة (ج) بحيث أنها واقعة تحت تأثيرها في العلاقة المتبادلة ومن المهم بمكان أن الاقيام المعتمدة عند تطبيق المعادلة هي أقيام نظرية وفي حالة دراسة مدينة كحالة عملية. فمن الواجب الأخذ بنظر الاعتبار الجوانب الطبيعية تضاريس الإقليم والمناخ وتوفر احد مصادر المياه كالأنهار والبحيرات أو الجسور أو هضبة مرتفعة أو صحراء قاحلة، والجوانب البشرية كالعادات والتقاليد التي تحتم تقبل الارتباط اقتصاديا بهذه المدينة دون غيرها أو عدم الارتباط اقتصاديا بها أو لأي ظروف اجتماعية أخرى أو سياسية أو فيما يتعلق بسعر تكلفة النقل أو كلفة سعر السلعة جملة أو مفرد. ينظر صلاح حميد الجنابي، جغرافية التحضر.

قانون اجتذاب تجارة المفرد:

ويعرف بقانون رايلي (W. Reily) الذي يمثل احد التعديلات التي أدخلت على نظرية التفاعل ويهدف هذا القانون إلى إيجاد نسبة التفاعل لتأثير مدينتين معينتين.

وينص قانون اجتذاب تجارة المفرد على أن جذب زبائن المدينتين الكبيرتين لسكان مدينة ثالثة صغيرة تتوسطهما يتناسب طردياً مع حجم سكان كل منهما، وعكسياً مع مربع المسافة بين كل من المدينتين الكبيرتين المتنافستين والمدينة الثالثة[13].

ويمكن التعبير عن هذا القانون بالمعادلة الآتية:

$$\frac{S_1}{S_2} = \left(\frac{P_1}{P_2}\right) - \left(\frac{D_2}{D_1}\right)^2$$

حيث أن:

S_1= حجم تجارة المفرد التي تسجلها مدينة (A) من المدينة (C) أي المتعاملين مع مدينة (A) من المدينة ((C.

S_2= حجم تجارة المفرد التي تسجلها مدينة (B) من المدينة (C) أي المتعاملين مع مدينة (B) من المدينة (C).

P_1= سكان المدينة (A).

P_2= سكان المدينة (B).

D_1= المسافة بين (A و(C).

D_2= المسافة بين (B و(C).

وعند تطبيق النظرية على المدن المختارة في النظريات السابقة (أ، ب، ج):

$$\text{المسافة بين أ، ج} = \frac{\text{المسافة بين ج، ب}}{1 + \sqrt{\dfrac{\text{سكان المدينة الأكبر}}{\text{سكان المدينة الأصغر}}}}$$

$$\text{المسافة بين أ، ج} = \frac{\text{المسافة بين ج، ب}}{1 + \sqrt{\dfrac{\text{سكان المدينة الأكبر}}{\text{سكان المدينة الأصغر}}}}$$

$$\frac{8}{3} = \frac{4}{1} \times \frac{2}{3} = \frac{100}{50} \times \frac{20000}{10000}$$

يتضح لنا من خلال تحليل النتائج أن مقابل كل ثلاث دنانير يمكن أن ينفقها سكان مدينة (ج) عند الشراء من مدينة (أ) يقابلها ثمان دنانير ينفقوها سكان مدينة (ب) عند الشراء، وبالتالي يتفاعل نفوذ مدينة (ب) بين بعد المسافة ويمكن التعبير عنها بطريقة رسم الخطوط المتساوية على الخريطة عند التطبيق.

4. نظرية الأماكن المركزية:

ظهر هذا المصطلح لأول مرة في مقال للجغرافي (مارك جفرسون) حين ذكر أن المدن لا تنمو من تلقاء نفسها، ولكن الريف يهيئها للقيام بدور لابد من ممارسته في محلات مركزية[14]، أما النظرية التي نحن في صدد عرضها فقد ظهرت على يد الباحث الألماني (والتر كريستالر) ، فهي أول نظرية عامة تفسر الأساس القاعدي لشبكة المدن في الأقاليم فرغم أن الجغرافيين قد تعودوا أن يرجعوا إلى ضوابط طبيعية كالمرافئ والمعادن والموارد في تفسير وجود تلك الشبكة ألا أن النظرية كشفت عن عامل أساسي لا يقل أهمية عن طبيعة الأرض إلى حد بعيد[15]. وتتميز الأرض التي طبقت فيها هذه النظرية بأنها منطقة سهلية مستوية ومتجانسة من

الناحية الطبيعية وتتوفر فيها طرق للمواصلات والسكان متوزعين بشكل متساوي في المنطقة الزراعية، وضع كريستالر أسس لنظريته:

1. كل مدينة صغيرة أم كبيرة تقوم بخدمة الإقليم حيث تتبادل المدينة معه المنفعة المتمثلة بتقديم الخدمات المختلفة والبضائع المتنوعة ليقابل ذلك ما يوفره الإقليم للمدينة من محاصيل غذائية ومنتجات حيوانية مدجنة في المزارع.
2. تقدم المدينة المركزية وظائف مركزية ويكون ذلك في أماكن محدودة لتستفيد منها ومدن عديدة أخرى.
3. تقاس درجة مركزية المدينة بسعة إقليمها، أي المدى الذي تصله الخدمات وسلعها فالعلاقة طردية بين درجة المركزية وسعة الإقليم[16].

ويفرق كريستالر بين نوعين من المركزية هما:

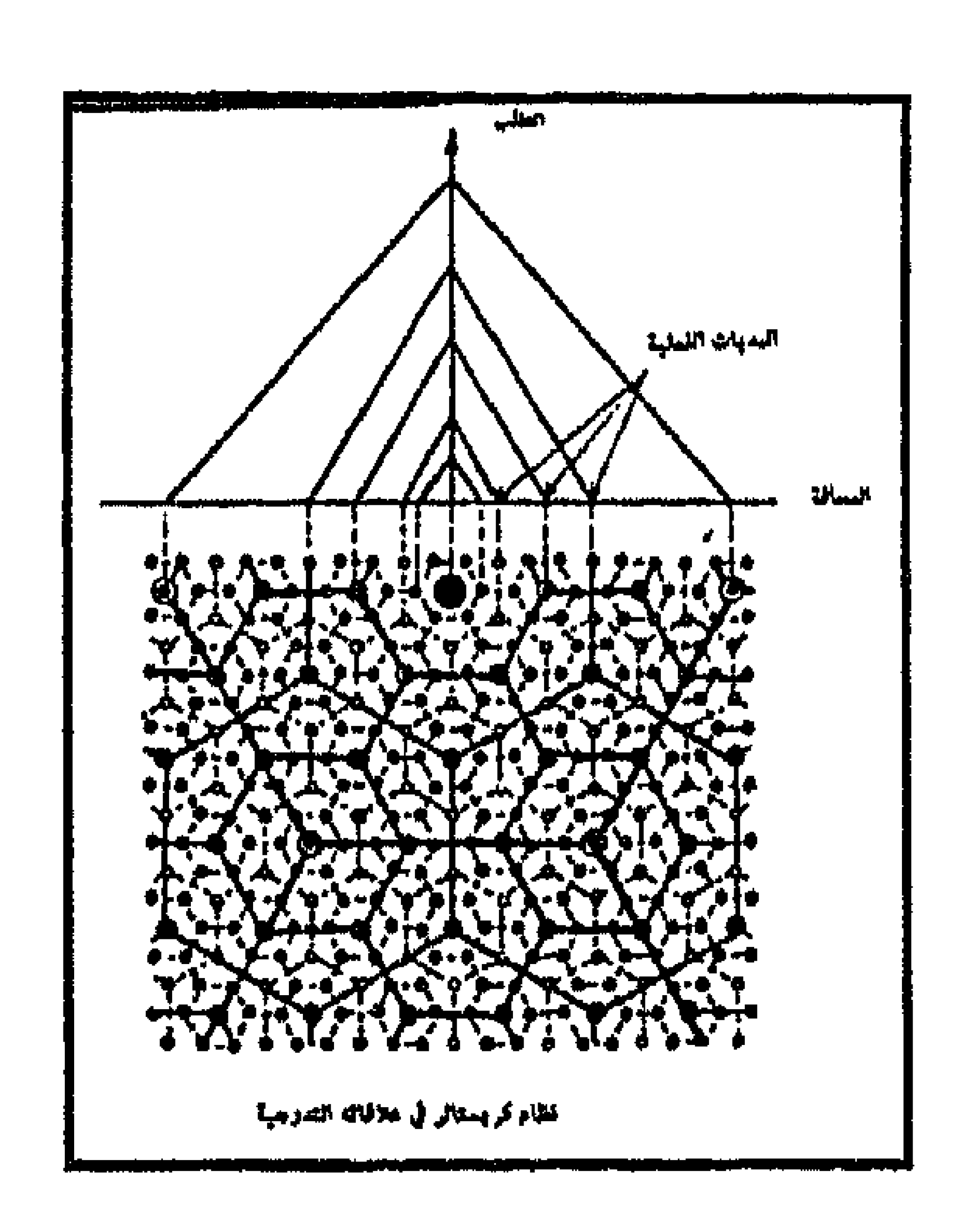
1. المركزية من وجهة نظر الموقع: والتي قد تكون نقطة الوسط الهندسي وربما لاتكون لها قيمة كبيرة في إقليم ما.
2. صفة الأماكن المركزية: وهي التي تتعلق بالوظائف المركزية وكذلك بالسلع والخدمات المركزية وهي تلك الوظائف التي تقدم أو تنتج في أماكن مركزية[17].

كثيرة هي الدراسات التي حاولت تطبيق هذه النظرية على مناطق دراستها لكن لم تتمكن من التوصل إلى وجود شكل سداسي ثابت كما جاء به كريستالر في نظريته وإنما استطاعت أن تتوصل إلى نماذج وأشكال مقاربة منه، كدراسة (أوكست لوش) الذي قد وافق كريستالر على الشكل السداسي إلا انه ادخل تعديلات على النظرية فقد لاحظ إن حدود الإقليم ليست في حالة ثبات وسكون، نظرا لان هنالك تداخلا بين الأقاليم وفق الأشكال السداسية التي تتخذها مع بعض بصورة معتمدة ومتطورة[18].

كما هنالك عدة طرق لتحديد الإقليم طبقت في أماكن مختلفة اعتمد فيها الباحثون على وظيفة واحدة في تحديد حدود الإقليم أو عدة وظائف حسب انسجامها مع مناطق دراستها، واهم تلك الوظائف والخدمات التي اتخذت كمقياس هي:

(البيع بالمفرد، والنداءات الهاتفية، وتوزيع الحليب، وتوزيع البريد، تداول الصحف، والبنوك، والخدمات التعليمية، والخدمات الإدارية، والخدمات القانونية، وخدمات توزيع البنزين والكازولين، وخدمات بيع الأثاث الحديدية، وخدمات النقل) ، وهنالك دراسات اعتمدت أكثر من وظيفة أو خدمة تقدمها المدينة لإقليمها كمقياس تداول الصحف، والخدمة المالية، أو مؤشر شراء تذاكر القطار، وحركة سيارات الشحن، ونطاق الصحف الصادرة في كل مدينة، والمكالمات الهاتفية، وأماكن الترفيه (الترويح)[19]. ونادرا ما نجد مدينة قد أصبحت حكرا لوظيفية واحدة إذ أن القاعدة العامة هي أن المدن متعددة الوظائف وان اختلفت أهمية هذه الوظائف المتعلقة بحياة المدينة وسكانها، كما تعدد الوظائف قد يكون شاملا وكبيرا في بعض المدن.

نظام كرستالر في علاقاته التدريجية:



عن د.صلاح حميد الجنابي، جغرافية الحضر، ص463

الأسلوب العملي (الميداني):

وينقسم إلى نوعين:

1. الملاحظة الحقيقية. وتستند على ما يفعله الناس ويشمل تحليل تدفق مثلا (الحمولة، المسافرين، الباصات، والسلع) وعلى أساس اتجاه وكثافة التدفق بين المركز المهمين والتوابع المحيطة[20] حيث يمكن ملاحظة ذلك من خلال الزيارات الوافدة إلى مركز المدينة بصورة يومية ومعرفة أماكن السكنى لمعرفة مدى تأثير المدينة في المناطق المجاورة، لمجال يمكن استخدام معيار ولكن لغرض الدقة والشمولية يستخدم أكثر من مؤشر لتحديد الإقليم[21].
2. طريقة تحليل المعايير. وفيها تستخدم مجموعة من المعايير الاقتصادية والاجتماعية ذات الاعتماد المتبادل، وعلى أساسها يتم تحديد انطقة التأثير الوظيفية وبنطاقها يتم تحديد إقليم المدينة، وسوف يتم استخدام هذه الطريقة كمثال في تحديد حدود إقليم مدينة هيت الوظيفي وبالاعتماد على طريقة الاستجواب والمسح الميداني للمتسوقين والزبائن والتعرف منهم على المدينة التي تقدم لهم الخدمات والبضائع، ولتحديد إقليم كل خدمة من الخدمات المذكورة قد اعتمد طريقة الاستفسار من أصحاب سيارات الأجرة الوافدة إلى الكراج الداخلي لمدينة هيت (الكراج الداخلي لناحية الفرات، الكراج الداخلي لناحية كبيسة، الكراج الداخلي لناحية البغدادي) لمعرفة المناطق التي يتعاملون معها ومدى استفادتهم من الخدمات المقدمة لهم في المدينة (الصحية والتعليمية والإدارية والثقافية والتجارية). إضافة إلى الاتصال بسكان القرى والمراكز الحضرية والاستفسار منهم عن المدينة التي يتوجهون أليها للحصول على البضائع والخدمات الضرورية.

ولما كانت كفاءة الأجهزة الإحصائية في الدول النامية ومنها دولتنا لازالت متأخرة بالقياس إلى الدول المتقدمة وكذلك ضعف المستوى الصناعي في المدن ومركزية التجارة وخضوع قابلية اصنافها لأجهزة الدولة التي تتحكم في أوقات

توزيعها وكمياتها وبموجب هذه المعطيات أصبح من المتعذر قياس العلاقات الوظيفية كما وإحصائيا بين المدينة وإقليمها[22]، هي التي أدت إلى أن معظم الباحثين في اقتصاديات المدن ووظائفها أصبحوا يجدون نتائج أكثر قيمة في الاعتماد على بيانات وظائف السكان وحرفهم ونشاطهم الاقتصادي، هذا بالإضافة إلى استخدام أسلوب الاستبيان والعينات الإحصائية[23].

مصادر الفصل الرابع

1. د. عبد الرزاق عباس حسين، جغرافية المدن، مطبعة اسعد، بغداد، 1977، ص ص367.
2. د. صلاح حميد الجنابي، جغرافية التحضر، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، 1987، ص424.
3. lexander ،economic geography ،hill ،ins ،1963 ،p-p. 623-624.
4. خالص حسني الاشعب، المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة، التعليم العالي الموصل، 1989. ص74.
5. صلاح حميد الجنابي، جغرافية الحضر، مصدر سابق، ص427.
6. عبد الناصر صبري الراوي، مدينة راوة تطورها وعلاقتها الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، مقدمة إلى كلية الآداب، جامعة بغداد، 1989.
7. د.عبد الإله أبو عياش ود. اسحق يعقوب القطب، الاتجاهات المعاصرة في الدراسات الحضرية، ط1، جامعة الكويت،
8. د. خالص حسني الاشعب، إقليم المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة، مصدر سابق ص76.
9. للتوضيح أكثر: مقابل كل 4 وحدات نقدية ينفقها سكان مدينة (ج) في الشراء من المدينة الأولى (ا) فإنهم ينفقون 9 وحدات نقدية في الشراء من مدينة (ب).
10. د. احمد علي إسماعيل، دراسات في جغرافية المدن، دار الثقافة والنشر والتوزيع، ط4، القاهرة، 1988، ص229.
11. محمد علي مرزا، الأقاليم الوظيفية وتأثير العلاقات الإقليمية في الاتجاهات المكانية للنمو في مدينة بعقوبة، اطروحة دكتورا ه غير منشورة، جامعة بغداد، ، 1997. ص20.
12. د. جمال حمدان، مطبعة لجنة البيان العربي، مصر، بدون تاريخ. ص360.
13. عبد الرزاق عباس حسين، مصدر سابق، ص365.

14. جمال حمدان، جغرافية المدن، مصدر سابق، ص 352.
15. د. صبري فارس الهيتي ود.صالح فليح حسن، جغرافية المدن، مطبعة دار الكتب للنشر جامعة الموصل، ط2، 2000. ص281.
16. خالص حسني الاشعب، مصدر سابق، ص88.
17. صلاح حميد الجنابي، مصدر سابق، ص455.
18. انظر للمزيد:

- دراسة مكنزي الذي اعتمد وظيفة توزيع الصحف عند تحديده لإقليم شيكاغو
- ودراسة ديكنسون عند تحديده إقليم مدينة ليون الفرنسية (Lyon).
- ودراسة بارك (R.E Perk) ونيوكومب (Newcomb) اللذين حاولا أن يحددوا إقليم عدد من المدن حول شيكاغو اعتمادا على حركة الصحف المحلية.
- ودراسة جانسي هرس لإقليم (صوليت ليك سيتي) وقد اعتمد في دراسته (12) وظيفة وخدمة مدنية في تحديد حدود إقليم منطقة دراسته.

19. انظر للمزيد:

- كدراسة هوارد كرين (HawardGrean) الذي استخدم سبعة معايير وظيفية وخدمية عند تحديده لإقليم مدينة نيويورك (New york) ومدينة بوسطن (Bosten) وهذه المعايير:

1. الخدمات المصرفية.
2. المكالمات الهاتفية.
3. الصحف.
4. حركة سيارات الشحن.
5. أماكن الترفيه (الترويح) التي يؤمها سكان المدينة.

6. تذاكر القطارات.
7. عناوين تجارية للمنشئات الصناعية الرئيسية.

- ودراسة هكتون (Haughton) لتحديده لإقليم المدن في ايرلندا. انظر

James. H. jonnson: urban geography ،An introduction، Analysis ،pergamen press htd. 1969. 85-86.

- ودراسة ديكنسون لمدن هولندا وبلجيكا. انظر

R.E.Dickinson -The geography of commating: hethen lands and Belgium. Geographical review vol. XLVII. 1957. P-529 .

انظر للمزيد: صلاح حميد الجنابي، جغرافية الحضر، أسس وتطبيقات، مصدر سابق، ص 441.

20. محمد علي مرزا، مصدر سابق، ص22.
21. المصدر نفسه، ص23.
22. د. صلاح حميد الجنابي، وصبيح وسف الظاهر، التركيب الداخلي لقضاء تلكيف مع إشارة خاصة لعلاقته بمدينة الموصل، مجلة آداب المستنصرية، العدد 9، 1989، ص 471
23. جمال حمدان، جغرافية المدن، مصدر سابق، ص 198.

- كدراسة اولمان لمدينة موبيل (Mobil) حيث استخدم أسلوب الاستبيان والمسح الميداني لمعرفة حدود إقليم منطقة الدراسة بعد ان شك في البيانات المنشورة وخاصة في تحديد منطقة توزيع تجارة الجملة في الخضراوات واللحوم والأدوية.

- ودراسة الدكتور هاشم خضير الجنابي وصبيح يوسف ظاهر لقياس العلاقة بين مدينة الموصل وقضاء تلكيف عن طريق عمل استبيان شمل (931) عائلة مايساوي (10.5) ٪ من الأسر، حيث وجهت لهم أسئلة متعددة الغرض منها معرفة مدى اعتماد سكان القضاء على مدينة الموصل

- Johnson ،j.h ،urban geography ،pergamo press ،oxford ، 1972 ،p- 890 .

الفصل الخامس

طبيعة علاقة المدينة بالإقليم المحيط بها

الفصل الخامس
طبيعة علاقة المدينة بالإقليم المحيط بها

المقدمة:

لا يمكن أن توجد مستوطنة بشرية إلا ولها إقليم معين يخدمها بنفس الوقت الذي تقدم له المدينة العديد من الخدمات والوظائف ويعبر عن العلاقة هذه بدرجة التفاعل أو الارتباط لذلك تسهل دراسة العلاقة كلما كان الارتباط والتفاعل قويا وتصعب إذا كان الارتباط والتفاعل متباين أو ضعيف نتيجة للتشابك وعوامل جانبية يمكن أن تشوه الصورة الحقيقية لها، لذا توجهت الدراسات الحديثة إلى اعتماد الأسلوب الكمي لرسم صورة العلاقة المكانية بين الإقليم والمدينة مستندين على الدراسات الميدانية العملية.

لقد تغيرت العلاقة بين المدينة والإقليم بعد الثورة الصناعية تغيرا جوهريا إذ قامت التجارة والتبادل التجاري كما أدى تطور المواصلات وامتداد أفاق النشاط الاقتصادي إلى أن تعتمد المدينة على علاقات متعددة بعيدة المدى أساسها الخدمات التي تقدمها المدينة لإقليمها كالخدمات الإدارية والمالية والتعليمية والصحية وما يقدمه الإقليم من موارد طبيعية كونه يمثل الرصيد الذي لا ينضب من الاستثمارات المستقبلية في التجارة والصناعة والخدمات الأخرى فضلا عن عامل المسافة بين الإقليم والمدينة والأقاليم الأخرى والزمن اللازم لقطع المسافة إذ كلما زادت المسافة زاد الزمن للوصول وهذا من شانه أن يقلل من العلاقة والارتباط إلا أن هذا التأثير بدا ضعيفا وذلك لتوفر وسائل النقل السريعة والحديثة لنقل الركاب والبضائع بسرعة وامان (فالتطور الحضاري في وسائل الإنتاج والاتصال اثر بشكل كبير في درجة التخصص الوظيفي مما وسع من العلاقات وعلى اعتبار أن العلاقات تمثل للأقاليم القوة الديناميكية لحياتها ورسم صورة مستقبلها فالإقليم لا يستطيع أن يعيش بمفرده وإنما يعتمد في بقائه وديمومته على العلاقة (الأثر و التأثير) بينه وبين المدينة وفي هذه المرحلة من الكتاب يمكن أن نعرض طبيعة

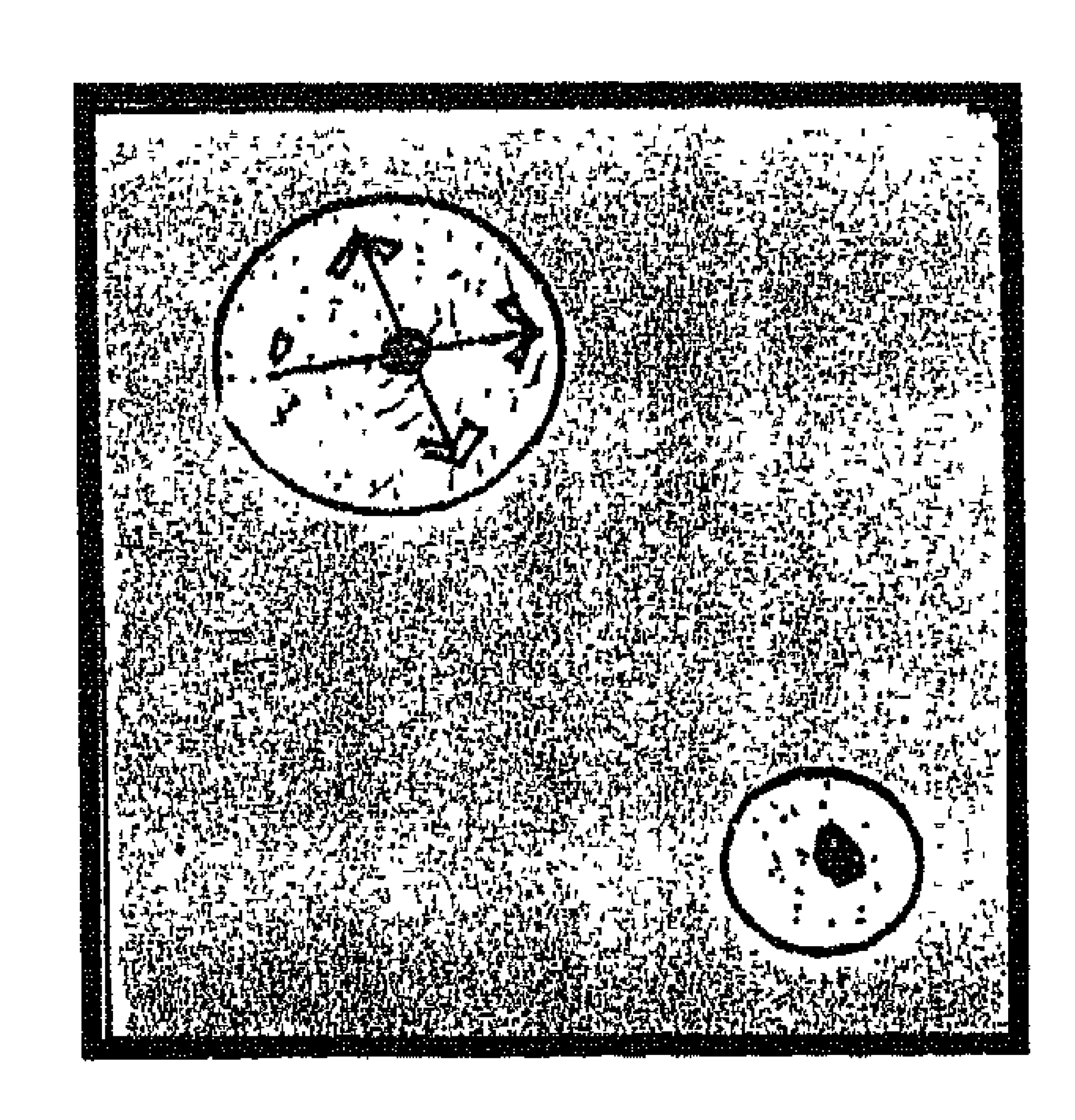
العلاقات القائمة حيث يمكن لنا إلقاء الضوء على طبيعة الإقليم ومدى الارتباط القائم بينه وبين الأقاليم الأخرى وطبيعة التأثيرات والمصالح المتبادلة.

إن جوهر فكرة المدينة تقوم أساسا على العلاقة والارتباط بين الإقليم والمدينة وما حولها من ريف ومدن اصغر بيد أنها ليست ثابتة على مر الزمان فهي متباينة من عنصر لآخر ومن عامل مؤثر لآخر (وقد صاغ هذه العلاقة الباحث ديكنسون بأربع فئات : **الفئة الأولى**: التجارة المتبادلة بين المدينة وإقليمها **والفئة الثانية**: تتمثل بالعلاقات الاجتماعية والتي تشمل التعليم ودور العرض السينمائي والمتاحف والفنون **والفئة الثالثة**: التي تتمثل بالعلاقات السكانية والتي تشمل رحلة العمل **والفئة الرابعة**: والتي تتمثل بأثر المدينة في استخدام الأراضي الريفية).

1. ويرى سميلز أن الخدمات المقدمة أهم ما يربط المدينة بالإقليم وان كل المدن تقريبا تمثل إلى جانب مبرر وجودا الأصلي وظيفتها الأساسية تمثل مركزا لتقديم الخدمات[2].

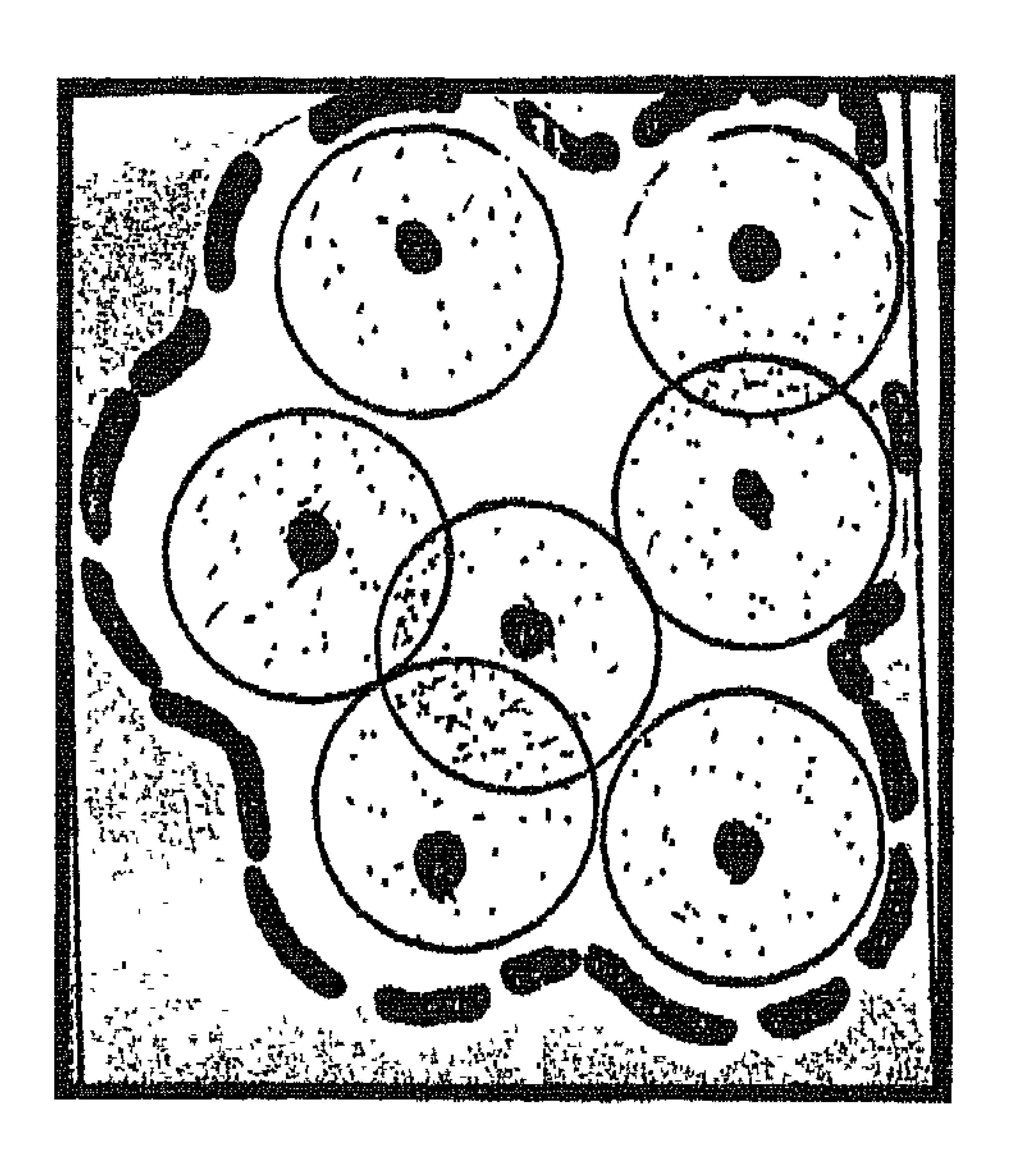
ويمكن الوقوف عند بداية ظهور المستقرات بالتالي[3]:

1. بداية ظهور المستقرة حيث حدود المستقرة مرتبط بحدود إمكانية الانتقال مشيا أو استخدام الحوانات. شكل رقم (6).



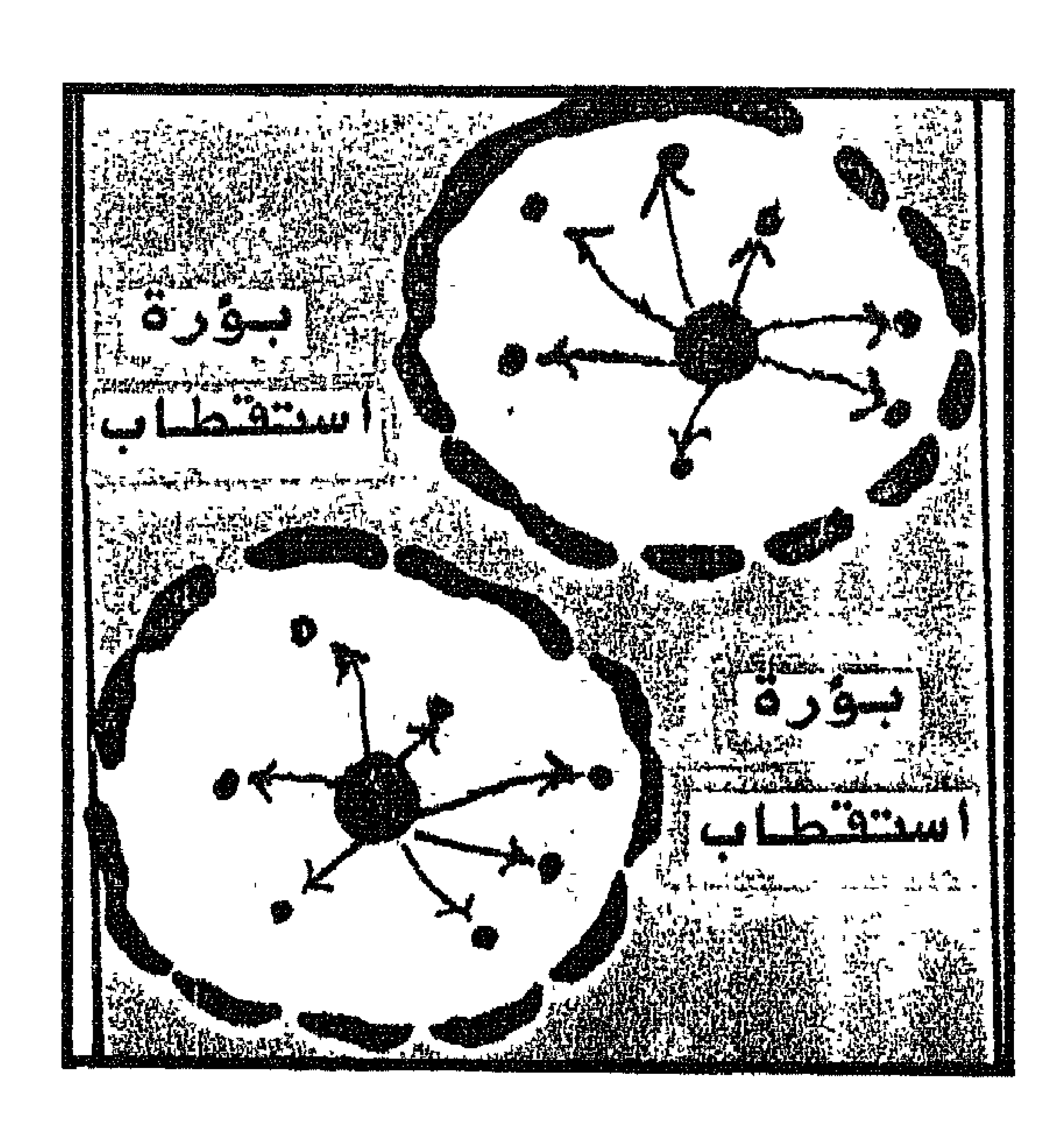
شكل رقم (6)

2. يمثل كثافة المستقرات وتقاربها ضمن منطقة معينة أدى إلى الالتقاء بحدود التنقل وتخطيطها، مما أدى إلى زيادة رقعة الحركة. شكل رقم (7).



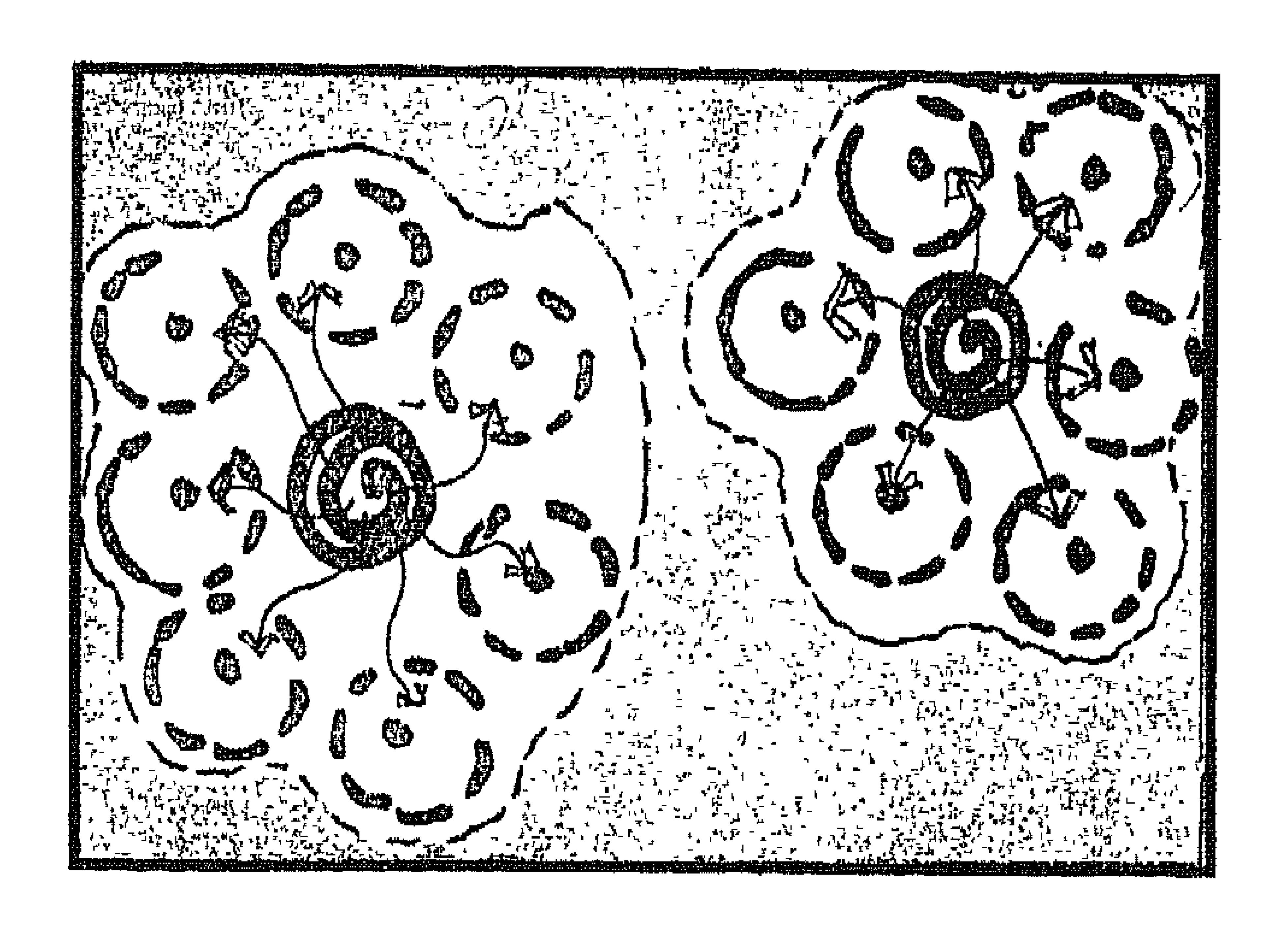
شكل رقم (7)

3. يمثل مرحلة بروز مستقرة وتحولها إلى بؤرة استقطاب. شكل رقم (8).



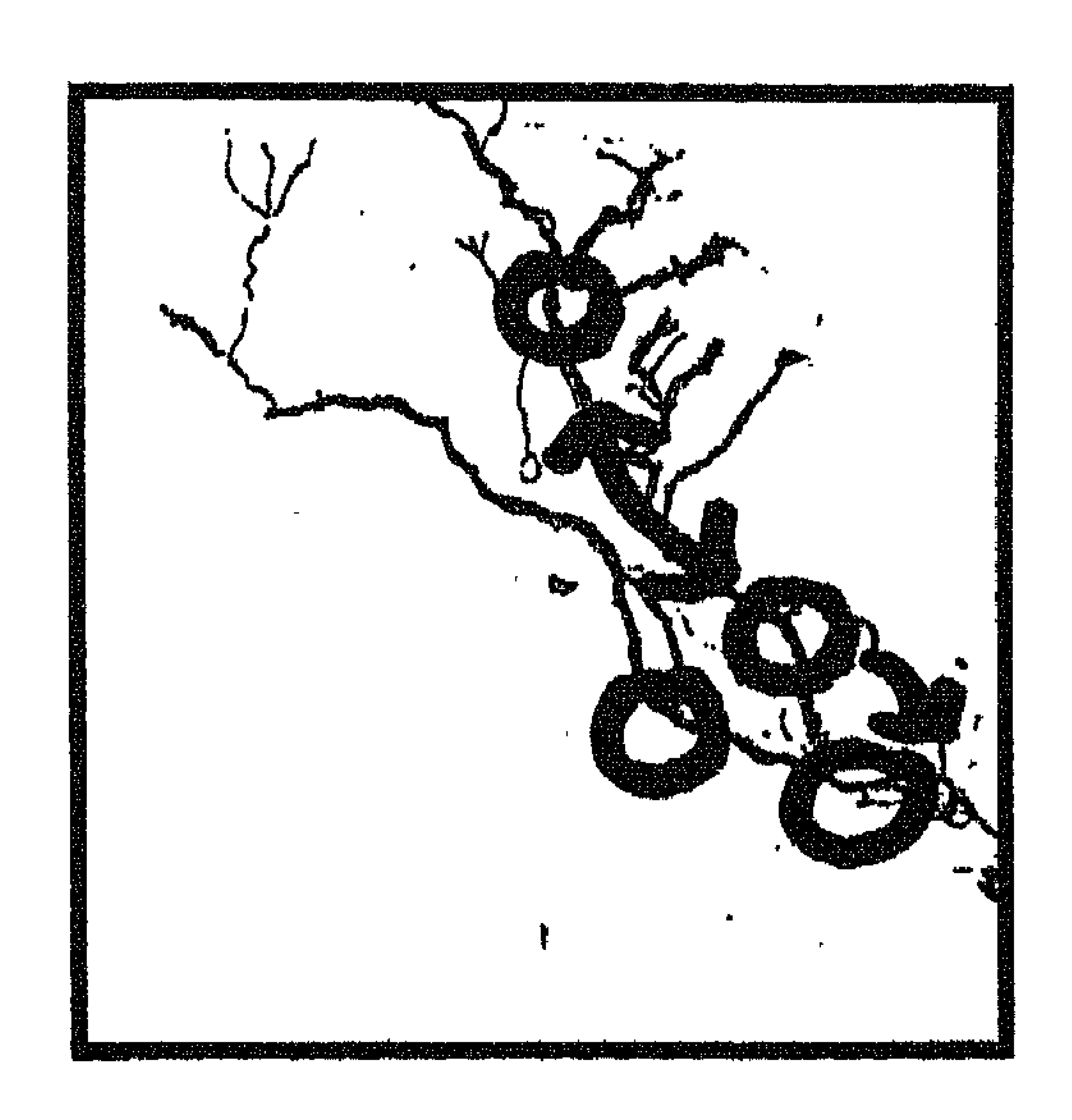
شكل رقم (8)

4. يمثل مرحلة تحول بؤرة الاستقطاب إلى مدينة وتحول المستقرات إلى توابع (بشكل إقليم مدينة) شكل رقم (9).



شكل رقم (9)

5. تطور وسائل التنقل باستخدام القوارب ساعد على تقارب أكثر، بالتالي أدى إلى زيادة حجم المستقرات بسبب زيادة حجم النشاطات والتنظيم الوظيفي لمراكز الاستقطاب. شكل رقم (10).



شكل رقم (10)

ويمكن تمييز أنواع العلاقات بالتالي:

1. العلاقات الاقتصادية:

تعد العلاقات الاقتصادية من أهم وأقدم العلاقات المتبادلة بين المدينة والإقليم فالمدينة تعتمد على الإقليم والإقليم يعتمد على المدينة وفيه يتضح الدور الإقليمي الذي تؤديه في إقليمها ونتيجة لأهمية العلاقة فقد أطلق عليها الدكتور جمال حمدان (زواجا اقتصاديا)[4]. أن لقدم وتأصل العلاقة المتبادلة أن عمد الدكتور خالص حسني الاشعب إلى تمثيل ذلك بمراحل مرت بها العلاقات وهي[5]:

1. المرحلة القديمة. تتصف العلاقة في هذه المرحلة بالضعف وذلك لسيادة مبدأ الاكتفاء الذاتي إذ تعتمد المدينة على إقليمها المباشر في الحصول على الغذاء واعتماد الإقليم على المدينة في السياسة والإدارة لذلك كان الإقليم صغير فضلا عن بدائية النقل في تلك المرحلة من الزمن.
2. مرحلة عصر التجارة. نشطت العلاقة في هذه المرحلة أكثر من سابقتها بنشاط حركة التجارة والذي تزامن مع زيادة عدد السكان وارتفاع نسبة الطلب على السلع المتعددة والمنتجة من قبل النشاطات الصناعية البسيطة في الإقليم وبالتالي أخذت المدينة تعتمد على الإقليم لعدم الكفاية اللازمة من حرفي المدينة.
3. المرحلة الصناعية. ارتقت العلاقات الاقتصادية في هذه المرحلة لانعكاس الثورة الصناعية على مجالات الحياة المتعددة لاسيما بعد دخول الآلة الحديثة في زيادة كم ونوع إنتاج السلع والتطور الواضح في وسائل النقل المخصصة للسلع والأشخاص الأمر الذي انعكس على التوسع المساحي للإقليم وأضحت العلاقة اكبر تتعدى الأقاليم الأخرى إلى خارج حدود البلد إلى بلدان أخرى مجاورة لذا سوف يتم مناقشة ذلك من خلال الإشكال الأساسية التي تتخذها العلاقات الاقتصادية (الزراعة والتجارة والصناعة).

أ. العلاقات الزراعية:

تعد الزراعة من أهم النشاطات الاقتصادية التي تقوم بها الأقاليم لمدنها. إذ يعد إقليم المدينة المجال المكاني الحيوي للمدينة الذي يحيط بها والذي يقوم في الأساس بوظيفة الزراعة دون الوظائف الأخرى التي تختص بها المدينة أما الريف في الإقليم فهو مصدر تمويل المدينة بحاجاتها الغذائية (النباتية والحيوانية) وهو مصدر المواد المعدنية ومصدر الموارد البشرية. وتبدو أهمية الزراعة كنشاط اقتصادي من خلال عملية تسويق المنتجات الزراعية للمدينة استجابة للطلب على هذه المنتجات[6] لتصريفها لدورها كسوق أما ما تلعبه المدينة من دور هنا في كونها الموجه الأساسي للإقليم فيما ينتجه من المنتجات الزراعية بفرعها المختلفة كون المدينة سوق يتحدد بالجوانب الاقتصادية (العرض والطلب) وهذا يتوقف على رغبة السكان لسلع معينة دون أخرى وبالتالي ينتج الإقليم منتجات (سلع) استجابة لطلب سوق المدينة وهذا بحد ذاته اكبر تأثير للمدينة في الإقليم الأمر الذي رسم خريطة ثابتة نسبيا في اغلب أقاليم المدن لنوعية المنتج الغذائي وبما يتوافق مع نوع المنتج وقابليته على تحمل النقل لمسافات طويلة ومدى ضرورية الحاجة الماسة له من قبل السكان كالألبان والخضر والبيض واللحوم والتي تطلب طازجة لذا نجدها تتخذ مواضع قريبة جدا من المدينة متزاحمة على الوحدة الواحدة من المساحة بل ومتنافسة بدرجات كبيرة جدا الأمر الذي ينعكس على سعر الأرض وقيمة الإيجار لذا نجد بصفة عامة كلف الإنتاج ترتفع في الإقليم المباشر بسبب حجم الطلب وأهمية الأرض وارتفاع أجور العمل لارتفاع نسب الأرباح والعكس تنخفض كلف الإنتاج كلما ابتعدنا لصغر حجم الطلب وقلة الإرباح وتدني في أجور العمل.

إن أهمية الإقليم ومعطياته يحدد الدور الذي يلعبه في تمتين العلاقة فالإقليم مجال للتوسع الحضري بكل إشكاله (السكن) حيث المناطق الواسعة التي تتمتع بالهدوء والسكينة و(للترفيه) حيث يمكن إنشاء المنتزهات السياحية وجانب (صحي) كبناء مراكز صحية خاصة للمرضى (ذوي الأمراض الخاصة) وجانب (تعليمي) كإنشاء معاهد متخصصة زراعية وجامعات فضلا عن الجانب (صناعي)

كإنشاء معامل مرتبطة بالمنتجات الزراعية وغير الزراعية وإنشاء مخازن لتجارة الجملة كجانب تجاري ناهيك عن انه مصدر للموارد المائية (الأنهار وروافدها والبحيرات) للإنتاج الثروات السمكية ومصدر للموارد المعدنية وبما يخدم المؤسسات الصناعية الإنشائية لإنتاج الاسمنت والبورك والجبص والبلوك والطابوق والمواد الإسمنتية الأخرى وما شابه.

ب. العلاقات التجارية:

كانت التجارة ومازالت أساس العلاقات بين المدن والأقاليم للحصول على الاحتياجات والمهمة ولاسيما الغذاء مقابل سلع أخرى بنظام المقايضة أو بالعملات النقدية (التثمين) في أقاليم تتوافر فيها إلى أقاليم لا تتوافر فيها تلك السلع أو أن نجدها في مكان مخصص لها يعد مركزا لها وقد اتخذت المدينة لنفسها هذه الصفة بان تكون سوقا مركزيا لا خلاف عليه ولذلك رسمت التجارة الصورة الحقيقية للعلاقات الاقتصادية وعدها الدكتور صالح فليح الهيتي من ابرز أوجه العلاقات الاقتصادية بين المدينة وإقليمها على اعتبار أنها تمثل بؤرة استقطاب مهمة من خلال كونها الوسيط التجاري بين أجزاء المدينة المختلفة من جهة وبين الإقليم والمدينة وما يحويه ذلك الإقليم من قرى ومدن صغيرة من جهة أخرى. ففي الوقت الذي تكون فيه المدينة سوقاً لتصريف المنتجات الزراعية للإقليم، تقوم كذلك بتوزيع السلع التي تصنعها أو تستوردها من الأقاليم الأخرى على سكان الإقليم عن طريق تجارة المفرد والتي تمثل حاجات سكان الريف إلى البضائع التي تقدمها لهم محلات البيع بالمفرد)[7] وحتى تتضح العلاقة بين الإقليم والمدينة على أساس التجارة فان تجارة المفرد تخدم سكان المدينة والإقليم المباشر لها والتي تقدمها مؤسسات البيع بالمفرد في المنطقة التجارية المركزية حيث تقوم بتلبية احتياجاتهم اما عن طريق رحلة يومية أو أسبوعية أو أكثر بحسب عوامل ابرزها المسافة التي تفصل بين سكن الفرد والمدينة والزمن اللازم للوصول وكفاءة المواصلات فضلا عن التكاليف (تكاليف النقل) ونوعية وقيمة وأهمية السلع المرغوب فيها.

في الوقت الذي تكون فيه تجارة الجملة هي المسئولة عن تحديد العلاقة التجارية بين الإقليم والمدينة بل أنها من أهم الثوابت المحددة لحجم الإقليم دون الأخذ بنظر الاعتبار فيما إذا كانت المدينة تنتج ما يتم بيعه بالجملة أو أنها تقوم باستيراده لكي تسد حاجة إقليمها التابع لها. حيث تقوم تجارة الجملة بتوفير السلع والبضائع بكل أنواعها وأشكالها وخزنها في مخازن خاصة لكل نوع ثم توزيعها على تجارة المفرد كما ويكون الوسيط التجاري بين الإقليم والمدينة لتسويقها وضمان حصول السكان عليها في الوقت ذاته تكون المدينة مركز لتواجد تجار الجملة ممثلة بشركات تجارية (مكاتب) معتمدين في الاستيراد والتصدير فضلا عن تركز المؤسسات المالية ومكاتب الصرافة والبنوك الخاصة بتقديم الخدمات المصرفية. وانطلاقا من هذه الخدمات وأهميتها فان حدود إقليم تجارة الجملة يمتد لمسافة اكبر من حدود إقليم تجارة المفرد الذي يتعدى المدينة ليصل إلى مدن وأقاليم مجاورة بل قد يصل إلى دول مجاورة فكلما ارتفعت مستوى الخدمات المقدمة كانت العلاقة التجارية أعلى وأكثر تعقيدا حتى يصعب تحديد حدود الإقليم بصورة دقيقة وكلما كانت مستوى الخدمات المقدمة قليلة كانت اقرب إلى أن تكون بمستوى تجارة مفرد أو اكبر بقليل.

ج. العلاقات الصناعية:

تعد الصناعة واحدة من أهم النشاطات الاقتصادية للمدن وأقاليمها كون الصناعة من النشاطات الحضرية والتي لازمت في وجودها المدن، وهي علاقات حديثة العهد بالمقارنة مع العلاقات التجارية[8] لذلك تبدو أهمية الصناعة من خلال ما تقوم به المدينة من استثمار شامل للموارد الطبيعية والبشرية المتاحة في إقليمها وتسخيرها لتلبية احتياجات السكان بعد تصنيعها للاستفادة من خدمات الصناعة الحديثة أولا ومواكبة العصر في دخول الوسائل الحديثة في الإنتاج ثانيا وتحقيق الكفاية في المنتجات لأكبر عدد ممكن لسكان الإقليم ثالثا، وتصدير ما يفيض للأقاليم الأخرى للتحقيق التبادل الصناعي بين الأقاليم رابعا.

ربطت الصناعة الإقليم بالمدينة ويستند هذا الارتباط بضرورة تصنيع المواد المنتجة في الإقليم المواد النباتية كالقمح في صناعة الخبز و المعجنات والقطن لصناعة الألبسة والفواكه وفي صناعة المواد الغذائية والعصائر فضلا عن المواد الحيوانية من لحوم وصوف وجلود وحليب وبيض ومشتقات أخرى ومواد معدنية يمكن تعدينها (الحديد والنحاس والألمنيوم وغيرها)، متسائلين كيف تظهر العلاقة الصناعية بين المدينة والإقليم في هذا الجانب ؟ وذلك حسب نوع الصناعة الموجودة ومستوى تخصصها وعوامل توطنها الصناعي وطبيعة الإقليم ومدى تقبل سكان المدينة لتأثير الصناعة في المجتمع والتوجيه الحكومي. ..الخ. ولذلك ظهرت أول بدايات الصناعة في المدينة جنبا إلى جنب المؤسسات التجارية كحرف بسيطة لتلبية احتياجات السكان المتواضعة ثم ما لبثت أن تطورت وأدخلت الآلة التي تعمل بالفحم والبخار حتى وصلت إلى هذا المستوى الذي نعهده اليوم. ونظرا لهذا التطور السريع أخذت الصناعة لنفسها مواقع خارج المدينة عند الضواحي في الإقليم المباشر للمدينة مستفيدة من توسط موقعها عوامل التوطن من مواد خام وأيدي عاملة والسوق ورأس المال وسعة المساحة وانخفاض سعر الأرض وقيمة الإيجار وسهولة الوصول واتصالها بشبكة النقل، وهنالك صناعات اتخذت مواقع خارج الإقليم المباشر وأخرى في مواقع بعيدة جدا لتأثير عوامل توطن صناعية قوية واستجابة لشروط تخطيطية مؤثرة.

إن جوهر العلاقة الصناعية تكمن في أن لا يمكن لأي صناعة أن تظهر وتستمر دون أن تقيم علاقة من العلاقات الاقتصادية مع الإقليم التي تمارس دورها الوظيفي فيه، فضلا عن أن الإقليم له دور فعال على الصناعة في تطور المراكز الحضرية والتي كانت سببا في نشأتها نسبة إلى توفر المواد الأولية في المناطق القريبة المحيطة بالمدينة وعلى الرغم من أهمية ذلك نسبيا في حدود التقدم التكنولوجي في مجال النقل والمواصلات والاتصالات.

ساق التطور التكنولوجي السريع في مختلف الميادين الصناعة في المدن إلى اتجاهات مختلفة حيث غزت المؤسسات التجارية مواضع مختلفة كثيرة في قلب

المدينة نتج عنها هجرة المؤسسات الصناعية الصغيرة إلى مكان آخر ضمن مركز المدينة ثم ما لبثت أن توزعت متناثرة في مواضع مختلفة تحت نفس التأثير كاسرة حواجز عوامل التوطن الصناعي التقليدية مثل عامل القرب وسهولة الوصول وانخفاض احور العمال وانخفاض أجور النقل والوقت المستغرق للوصول وما لبثت الصناعة المتوسطة إن تأثرت بذات المؤثرات مهاجرة إلى الإقليم المباشر وغير المباشر بحثا عن وفورات موقع صناعي ذات انعكاس اقتصادي اكبر (أنفة الذكر) على الرغم من أهميتها في قيام الصناعة وأهمية الصناعة في تخديم سكان المدينة وإقليمها بشكل مباشر ومهم لتنعكس على تشابك العلاقات الصناعية بين المدينة والإقليم وتغدو عملية تحديدها شائكة إلا أن الحالة تكون أكثر تعقيدا عندما تتوطن صناعة معينة في القطر (مدينة صناعية) مستفيدة من عوامل التوطن الصناعي التقليدي بكل أشكالها إلا أنها لا تخدم إقليم المدينة ولا حتى الأقاليم القريبة بل يتوجه نشاطها الصناعي (الاقتصادي) إلى أقاليم خارجية إلى دول العالم الواسع سواء من حيث الاستفادة من متطلبات الإنتاج عبر استيرادها أو من حيث تصدير الإنتاج إلى خارج إقليمها كصناعة البواخر والأجهزة العملاقة والطائرات.

2. العلاقات الخدمية:

بعد تزايد نسبة التحضر في مختلف بلدان العالم وتحسين مستوى شعوبها اقتصاديا زاد من تنوع وتعدد احتياجاتهم لاسيما بعد الحرب العالمية الثانية مما تطلب تعدد وتنوع في الخدمات لما لها من دور في التنمية البشرية في بلدان العالم بل أصبح هذا القطاع من المعايير التي تقاس بها تقدم بلدان العالم وتطورها، فكلما تنوعت الخدمات التي تقدمها المدينة من حيث الكم والكيف في تلبية الحاجيات أصبحت المدينة أكثر جاذبية للسكان مما يؤدي إلى نموها وتطورها، ولكي يتم الربط بين العلاقة القائمة بين المدينة والإقليم ولاسيما الخدمية أصبح من الضروري الوقوف عند بيان مفهوم الخدمة وهي عمل موجه بشكل مباشر لتلبية حاجات ورغبات الأفراد بناءا على حاجاتهم الشخصية لها وذلك حسب الطلب وقد

تكون الخدمة مادية كتقديم الغذاء أو غير مادية (الصحية والتعليمية والإدارية)[9]، وقد عرفها الدكتور فتحي امصيلحي على أنها عمل مفيد يهدف لتحسين نوعية الحياة حياة الفرد والمجتمع وينتج عنها غالبا سلعا غير مادية فهو يقدم خبرة ومهارة إلى أفراد المجتمع المحلي والدولي أو أنها كافة التسهيلات التي تعين الفرد والجماعة على الحياة في البيئات المختلفة[10] ولطالما عبر عن العلاقة القائمة بين المدينة والإقليم على أنها (درجة التفاعل والارتباط) التي ترسمها مجموعة الوظائف التي تقوم بها المدينة لخدمة سكانها وسكان إقليمها فان من المهم بمكان تعريف العلاقة الخدمية: على أنها مدى التفاعل والارتباط القائم بين المدينة والإقليم القائم على قيام المدينة من خلال مجموعة الوظائف بتقديم التسهيلات التي تعين الفرد والجماعة على الحياة بهدف تحسين نوعية الحياة يقدمها أشخاص أو مؤسسات ذات خبرة ومهارة متخصصة لتحقيق تلبية المتطلبات بشكل ناجح وكفء. ويمكن بيان أهم جوانبها بالتالي:

أ. العلاقات الإدارية:

تقدم المدينة مجموعة من الوظائف وأبرزها الوظيفة الإدارية والتي كما ذكرها الدكتور جمال حمدان على أنها خلاقة للمدينة الإدارية وقد تشكلت هذه المدينة بشكل الوحدة المكانية الإدارية التي قامت من اجلها بتطور عامل أساسي هو النقل والمواصلات إذ أن تطور الوظيفة والمدينة الإدارية ارتبط باتجاه الوحدة الإدارية بين الضيق إلى الوسع والذي ترتب على التطور عملية تغاير من ناحية الموضوع وناحية الشكل بهراريكية من ثلاث درجات مدن إدارة محلية وإقليمية ووطنية[11].

المدينة: هي مركز للخدمات الإدارية تقوم بتقديم هذا النوع من الخدمات إلى سكان المدينة بصورة محلية ثم إلى سكان الإقليم الإداري التابع لها والذي يؤلف مع المدينة المركزية وحدة إدارية محلية وتتسم الوظائف الإدارية الموجودة بأنها ذات طابع إقليمي والسبب لا يمكن أن تتوفر جميع الوظائف في مركز استيطاني واحد لذا تمثل المدينة حلقة الوصل مابين سكان الإقليم والحكومة المركزية في الدولة

بحيث تكون هذه العلاقات غير مستقرة وتتغير بتغير الحدود الإدارية وبصورة مستمرة بناءا على قرار أو مرسوم جمهوري لإعطاء أي مستوطنة ما صفة إدارية.

وانطلاقا من هذا المبدأ نجد أن اغلب دول العالم تضع نظاما تراتيبيا للمستوطنات البشرية تبدأ من الأكبر عاصمة البلد وحتى اصغر مستوطنة ممثلة بالقرية ذات الطابع الزراعي ضمن إقليم مدينة مؤثرة تابعة لها إداريا وهنا يأتي دور الخدمات الإدارية في تشكيل العلاقة المتينة إذ أن الخدمات الإدارية ذات طبيعة مزدوجة تخدم سكان المدينة أولا حيث يستفيد منها السكان في مراجعة المؤسسات والدوائر الحكومية لانجاز معاملاتهم الرسمية وخدمة سكان الإقليم التابع بكل المستوطنات التابعة لها والقرى بصيغة أو أخرى لذلك لا توجد أي مدينة إلا ولها تركيبها الإداري الذي ينعكس ايجابيا على الأهمية الإدارية لكل مستوطنة حضرية تابعة لها.

فالمدينة مركز الإدارة لوجود (ممثل الإدارة) محافظ أو قائم مقام أو مدير ناحية أو مختار قرية والمؤسسات التابعة لها حسب الصفة الإدارية مشكلة في صورتها دولة مصغرة فضلا عن مؤسسات الأعمال المالية والمصرفية ودار القضاء على الرغم من انتمائها إلى وزارات متخصصة مركزية في عاصمة البلاد فكلما كانت مرتبة المدينة كبيرة كانت جاذبة لوظائف أخرى متعددة وبتعددها يزداد دورها الوظيفي في الإقليم لذا تنعكس المرتبة الإدارية على البينية الوظيفية للمدينة مما يحتم وجود إدارات للمستوطنات بمراتب مختلفة بصلاحيات ودرجات من مركز الدولة مختلفة، فمن الإدارة على مستوى القطر إلى تلك التي على مستوى المحافظة فالقضاء فالناحية فالقرية كما في الأنظمة الجمهورية كالعراق وتعزى هذه التراتيب إلى ما هو طبيعي أي أن بعض المراكز الحضرية نمت وتطورت واتسعت بشكل طبيعي عبر تسلسل زمني طويل وبعضها صناعي جاءت بأمر أو مرسوم حكومي في تغيير صفة هذه المستوطنة من مرتبة دنيا إلى مرتبة عليا أو لظهور مراكز حضرية جديدة أنشط وأكفأ وظيفيا وأعلى مركزية بسبب عامل طبيعي

أو بشري كسهولة الوصول أو لتجميع عدد كبير من السكان أو على تراكم حضارة قديمة في المكان.

ب. العلاقات الصحية:

اتخذت المدينة لنفسها مركزا للخدمات الصحية بمستويات مختلفة تبدأ من المستويات الكبيرة ذات التخصص الدقيق والمتعدد لتنتهي بالمراكز الصحية ومراكز الرعاية الأولية وهي بهذا تكون ذات طابع محلي خدمة للسكان في المدينة وإقليمي لخدمة سكان الإقليم والأقاليم المجاورة لها ذلك لأنها تعد من الخدمات الضرورية لحياة الإنسان فهي تؤمن له الأدوية والعلاجات والمستلزمات الطبية على اعتبار أن صحة الإنسان عنصر لا يستغنى عنه لديمومة بقاءه والتمتع بالحياة إذ ينظر إليها على أنها حق مشروع لكل إنسان وهي تستمد من أنها حقيقية تشبع إحدى حاجات الإنسان الأساسية[12]

إن لتركز المؤسسات الطبية المتنوعة الاختصاص (قطاع خاص وحكومي) والكوادر المتخصصة في مجالات مختلفة وتوفر الأجهزة الحديثة المعتمدة في الكشف وعلاج الأمراض وصيدليات ومذاخر ومصانع للأدوية توفر العلاج النادر جعل من جميع أجزاء الدولة إقليما واسعا لعاصمته حيث تتركز فيها كل تفاصيل الخدمات الصحية التي يتوجه إليها السكان للحصول عليها بحثا عن الكفاءة في الاستشفاء أو اضطرارا لعدم توفرها في مدن أخرى.

ونتيجة لوجود هذا التخصص في المؤسسات الصحية في المدينة يبرز دورها وعلاقاتها الإقليمية بالتالي كلما ازداد تخصص المؤسسات الطبية في المدينة ازدادت واتضحت العلاقات الخدمية وتلاشت وغاب الدور الإقليمي في الجانب الطبي للمدينة في الإقليم.

ج. العلاقات التعليمية:

يمثل الاهتمام بالتعلم حاجة إلزامية لابد منها مواكبا ما تشهده النظم التعليمية من حدوث التطورات الواسعة والشاملة لميادين العلم والتكنولوجيا التي انصبت على العنصر البشري وساعدت على تطوره وإعداده للحياة في المجتمع واستطاع تحقيق إنسانيته وحفظ حضاراته بتطويرها ونقلها لأجيالها في مناطق استقراره 13، يعتمد التعلم الرسمي اليوم وبنطاق واسع على الأنماط السكانية من اجل معرفة من هم في سن الدراسة وحتى مستويات عليا وحدود مناطق نفوذها (إقليمها) والمناطق الثانوية التي تخدمها التي يكون لها تماس مع الأنماط السكنية التي تكون مرتبطة ارتباطا وثيقا بالمستوى الاجتماعي والاقتصادي ومستوى المعيشة[14].

تتمثل العلاقات التعليمية بالخدمات التعليمية التي تقدمها المدينة لسكانها وسكان إقليمها، إذ لكل مدينة مؤسساتها التي تخدم إقليمها وفي ضوء نوع المؤسسة يتحدد دور المدينة قياسا لإقليمها وتولد الوحدات التعليمية بمستوياتها المختلفة أهم مظاهر العلاقات القوية بين المدينة وإقليمها وهناك علاقة ايجابية بين مرتبة المؤسسات التعليمية والدور الإقليمي الذي تقوم بها مقاسة بمساحة الإقليم الذي تخلقه[15]. وبديهيا تتوزع المؤسسات التعليمة في أي بلد بالنظام التراتيبي الذي تندرج فيه المؤسسات من الأعلى إلى الأدنى فالجامعات الكبيرة والمعاهد العليا تعكس درجة مركزية المدينة وبالتالي سعة الإقليم بل يكون البلد بأجمعه إقليم واسع لهذه الجامعة أو تلك ولذلك تزاد الأهمية التعليمية للمدينة كلما تركزت فيها المؤسسات وكانت أكثر تخصصا لينعكس عن ذلك قوة العلاقة والارتباط تراتيبيا فقد يكمل الفرد دراسته الابتدائية في القرية ويبحث عن المدرسة الثانوية في المدينة الكبيرة ثم يعود ليبحث عن الدراسة الجامعية في العاصمة لعدم وجود الجامعة في المدينة القريبة لذلك يرتبط بالمدينة الجامعية مدن تفتقر للجامعة تتركز فيها المؤسسات الأدنى (الثانوية والمتوسطة) وترتبط بها المدن الصغيرة والقرى التي تفتقر أيضا لهذا المستوى، ويمكن التعبير عن العلاقة التعليمية بين

المدينة والإقليم بحساب عدد الطلبة المترددين بشكل تراتيبي فرحلات الدراسة تكون واضحة يومية للمستويات الدنيا ودورية كل أسبوع أو أسبوعين وشهر للمستويات العليا (الجامعات).

د. العلاقات الثقافية:

تعتبر الثقافة الباعث الرئيس في الإنسان وحبه للتعلم والتقدم وانتقاء الجيد من بين الأشياء في كافة مجالات الحياة[16] فهي تتكون من مجموعة من العناصر وهي (الأدب والفن والفكر واللغة والموسيقى) وهي بهذا تمثل الخصوصية المصغرة من الحضارة. والحضارة هي نتاج تراكمي ثقافي مستمر عبر الأجيال وهو الإطار الذي يعيش فيه المجتمع الإنساني على أسس جوهرية تمثل المحتوى الفكري لانجازاته في بوتقة واحدة وهي المدينة دون المستقرات الأخرى.

يستقي سكان المدينة عناصر الثقافة من المؤسسات الثقافية المتركزة فيها وأبرزها الجامعات والمعاهد الثقافية والأكاديميات الفنية وقاعات العرض وأروقة الفنون ومؤسسات الإذاعة والتلفزيون والسينمات والمتاحف والنوادي والمقاهي الثقافية التي تجمع الشخصيات الأدبية والفنية ولاسيما بعد التطور الاقتصادي وزيادة الرفاهية وأصبح للناس وقت ليس بالقليل يستطيعون قضاءه للتزود من المعرفة والأدب والفنون والثقافات المختلفة.

تنظر الجغرافية للمدينة على أنها مركز تتلاقى فيه هذه العناصر مجتمعة هذا لا يعني أن جميع المدن في العالم هي على وتيرة واحدة في مستوى التركز فلكل مدينة مؤسساتها الثقافية التي تخدم سكانها وسكان إقليمها وما ثقافة المدينة إلا تعبير صادق عن المستوى الثقافي الذي وصل إليه أبناءها وهذا ينعكس على جمالية المدينة ودرجة التحضر الذي وصلت إليه وحتى لا نسهب في هذا الجانب فان عدد ونوع وتخصص المؤسسات الثقافية والإعلامية الموجودة في المدينة يتحدد دور المدينة في الإقليم وخير دليل على ذلك المؤسسات التعليمية ذات

المستويات العالية (الجامعات) مصدر تلك الثقافات والتطلعات الفكرية والأدبية وبديهيا كلما تعددت وتنوعت تطور الدور الإقليمي للمدينة وكلما قلت ضعف الدور الإقليمي للمدينة وعلى الرغم من أهمية الثقافة ومؤسساتها ودورها الحضاري إلا أن سعة الإقليم يكون فيها اقل واصغر من الدور الحضاري للجامعات في الإقليم ولاسيما إذا كانت الجامعة ذات شهرة عالية بالمستوى العلمي للكوادر التدريسية المتخصصة عبر مئات السنين بالتالي يزداد الارتباط والتفاعل بحيث تكون العلاقة قوية جدا ويمكن الاستدلال عليها من خلال عدد الطلبة المترددين أولا وعدد المثقفين ونوع الثقافة المطلوبة ثانيا فقد يرتاد المدرسين أو الأطباء على المسارح والمتاحف ويقصد المتقاعدين النوادي والمقاهي الثقافية ويفضل الشباب النوادي الرياضية والسينمات وهذا يتبع العمر والنوع ومستوى الثقافة.

وعموما تكون العلاقة والارتباط فاعل جدا مع مستوى المؤسسات الثقافية المتخصصة في المدن الكبرى مع أقاليمها بل يكون البلد إقليم واسع إذا اقتصرت إحدى أو كل عناصر الثقافة في مدينة ما كالعاصمة وتكون العلاقة ضعيفة إذا كانت المؤسسات الثقافية بمستويات متدنية مع الإقليم كاقتصار المدينة على نادي رياضي بسيط أو مقهى ثقافي يأمه المثقفين ليوم واحد فقط

5. العلاقات الترفيهية (الترويحية):

ترتبط العلاقات الترفيهية على قدر كبير بالعلاقات الثقافية وذلك للتشابه في الأهداف التي يقصدها السكان في تلبية احتياجاتهم. فإذا كانت الثقافة غذاء الروح فان الترويح عن النفس والترفيه عنها أصبح أمرا معروفا في استعادة النشاط الصحي والتوازن النفسي والتخلص من الرتابة والملل والكآبة التي تتراكم طيلة أيام العطل الطويلة[17]، لذا اعتمد اغلب دول العالم وجود العطلات الطويلة والقصيرة للعاملين (فترات راحة) بهدف استعادة لنشاطهم بدنيا ونفسيا بما يرفع من الطاقة الإنتاجية للعامل حتى لا يصيبه الخمول والكسل فضلا عن مظاهر التطور التكنولوجي المعتمدة في تعدد وسائل الراحة التي فتحت أفاقا جديدة للسكان

بما يسمح برفع مستويات الراحة وتنوعها كالنوادي والملاعب والمقاهي ودور الاستراحة والفنادق الراقية ودور العرض والمسارح والحدائق العامة والحدائق الخاصة والمتاحف، وهذا يعزى لعوامل جوهرية في توجيه سكان المدينة أولا وسكان الإقليم ثانيا والمتمثلة بـ(التطور التقني في وسائل النقل الحديثة والمستوى الاقتصادي) للسكان التي سمحت بإنفاق بعض من الدخل السنوي لقضاء فترات من الراحة في أماكن تتمتع بمميزات ترفيهية وترويحية عالية قريبا من الهدوء والمناظر الطبيعية الخلابة والمناخ المريح والأجواء التي تدخل البهجة والسرور بعيدا عن مناطق التلوث والضوضاء والازدحام والمناظر الكئيبة والمناخ الخانق بسبب الازدحام المروري. ويمكن الكشف عن مدى الارتباط وقوة التفاعل في العلاقة بين المدينة والإقليم على ضوء عدد السياح وعدد الرحلات الوافدة إلى المدينة و(تتنوع فنون التسلية والترويح كارتياد المتنزهات ذات العاب التسلية وممارسة هواية الصيد والتزحلق على الجليد والتزحلق على الرمال الصحراوية وتسلق الجبال وركوب الخيل والسباحة والتنزه في الغابات برحلات استكشاف) فضلا عن تعدد شركات السياحة التي تتبنى القيام برحلات ترفيهية إلى المدن السياحية مقابل أجور نقدية معينة.

ولقياس مستوى العلاقة والارتباط يمكن اعتماد المعايير الأنفة الذكر عبر استمارة استبيان خاصة توزع على جهات متخصصة وعلى الأفراد تسهل من الحصول على نتائج دقيقة تعبر عن أهمية المدينة من الناحية الترفيهية في الإقليم فكلما تنوعت المشاءات الترفيهية وكانت بمستوى عالي في تقديمها للخدمات كانت العلاقة قوية وكلما اقتصرت على منشأة معينة أو اثنين مع مستوى خدمة ضعيف كانت العلاقة ضعيفة اخذين بنظر الاعتبار كما ذكرنا في جميع العلاقات بمدى ارتباط المدن بالأقاليم بشبكة نقلية واسعة والمستوى الاقتصادي الذي يتمتع به سكان الإقليم.

3. العلاقات السكانية:

تعد العلاقات السكانية من أهم أوجه العلاقة القائمة بين الإقليم والمدينة إذ لا تنحصر العلاقة بتزويد الإقليم المدينة بالمواد الغذائية (الحيوانية والنباتية) والمواد المعدنية والمياه وفي كونها مجال للتوسع المساحي الآني والمستقبلي بل العلاقة اكبر إذ تعتمد المدينة على الإقليم بالتزود بالسكان (الأيدي العاملة الماهرة وغير الماهرة) عبر حركة عمل يومية أو الهجرة من الريف إلى المدينة أو كلتيهما. وهي بهذا تكون من أوثق العلاقات لكون المدينة في الإقليم تعمل على جذب سكان الريف المحيط بها.

والمتتبع تاريخيا وجغرافيا لسكان اغلب مدن العالم ولاسيما العربية يجد أن اغلب سكان المدن وعلى مستويات عالية في المراتب العلمية والسياسية هم من أصول ريفية سكنوا المدينة لسبب أو لعدد من الأسباب دفعت إلى التوجه نحو المدينة، كما وان كثير من ملكيات الأراضي الزراعية في الريف تعود لأشخاص هم بعيدين عنها تركت عرضة للإهمال أو بيد فلاح يعمل بالأجر اليومي أو الشهري يكون ضعيف الانتماء للأرض وبالتالي قصور في الإنتاج الزراعي وجعلها فرصة للتفكير في استثمارها للقطاع السكني أو الصناعي أو إحدى القطاعات الاقتصادية الأخرى. ويمكن الكشف عن أوجه العلاقات السكانية بالتالي:

أ. الهجرة من الريف إلى المدينة:

لطالما كانت المدن مشجعا فعالا لسكان الإقليم ببريقها المشع بالحياة الزاخرة بمختلف فنون الحياة فالتحضر عمل فروقات كبيرة بين بيئة المدينة والريف لما تقدمه المدينة من خدمات وسلع وبضائع اعتاد سكان الريف الحصول عليها. حتى كانت رغباتهم في السكن فيها بشكل دائم أو مؤقت للدراسة الجامعية أو للعمل في مؤسساتها المعروفة إحدى أهداف أبناء الريف.

وقد أشارت الدراسات المتخصصة في هذا المجال أن المدينة استمدت سكانها من الريف الذي كان ولازال الممون الرئيس لها بالسكان إلا أن ظاهرة إمدادها بالسكان الريفيين قد ازداد بالأونة الأخيرة وخاصة بعد التقدم التقني فالريف يتبادل المنفعة مع المدينة فهو يمدها بالطعام والسكان والمدينة تمده بالبضائع والخدمات[18] والمستقرة جغرافيا لظاهرة الهجرة من الريف إلى المدينة يجد أن الهجرة ظاهرة قديمة جدا قدم ارتباط الريف بالمدينة وتنامي العلاقة في تبادل الخدمات والبضائع فيما بينهما، وعلى الرغم من قدمها فإنها لم تكن بالحجم والسرعة الذي كانت عليه مع ويعد التطور الصناعي والذي غير كثير من فعاليات الحياة الاجتماعية والاقتصادية في كل دول العالم. أضف إلى ذلك أن المدن تختلف في ما تكتسبه من حجم ونوع المهاجرين لها حسب درجة ومستوى التحضر الذي وصلته وعدد ونوع الوظائف التي تقدم الخدمات التي تمثل عوامل جذب للسكان.

من خلال رصد حركة الهجرة من الريف إلى المدينة يجد أن هناك عوامل تتعلق بالريف من مشكلات أبرزها عزوف سكان الريف عن الزراعة لقلة الأيدي العاملة وتفاقم الأمراض والأوبئة التي تصيب المزروعات وضعف قابلية التربة على الإنتاج وقلة مصادر المياه وقلة الأسمدة والمخصبات وقلة البذور المحسنة وعدم اعتماد الأجهزة الحديثة في الإنتاج وعدم إتباع النظم الزراعية الحديثة وعدم توفر وسائل النقل الحديثة لنقل الإنتاج من الريف إلى المدينة ورغبة أبناء الريف من الذكور في العمل في الوظائف المدنية لضمان الحصول على الدخل الشهري الثابت الدائم فضلا عن دور المكنة الحديثة التي دخلت في الإنتاج الزراعي التي عوضت عن كثير من الأيدي العاملة وخلقت فيضا منها مما زاد من البطالة بنسب عالية فرضت على سوق العمل يقابله رغبة الشباب منهم في توفير متطلبات الحياة لأسرهم.

وهنالك عوامل تتعلق بالمدينة كاعتمادهم في حصولهم على المنتجات الغذائية والمعدنية على المستورد ذو النوعيات الجيدة من دول أجنبية والرغبة في الحصول على منتجات غذائية مصنعة جاهزة للاستخدام المباشر دون المنتجات الأولية وان كانت أحيانا طازجة كالحليب والبيض وبعض الخضر والفواكه

لارتفاع أسعارها مقارنة بأسعار المنتجات المصنعة فضلا عن ترك كثير من سكان المدن لأراضيهم المملوكة في الريف عرضة للإهمال رغبة في إنشاء مشاريع صناعية أو تجارية أو خدمية أو سكنية مستقبلا أو لعدم توفر رؤوس الأموال التي تشجع على استغلالها حاليا.

الهجرة ظاهرة طبيعية سليمة ولاسيما تلك التي اتجهت من الريف إلى المدينة لدورها الفاعل في مد المدن بالسكان وعبر التاريخ وهي بهذا تعبر عن مدى التطور في الإنتاج الزراعي المتمثل بانعكاس التطور على زيادة الإنتاج (الحيواني والنباتي) وارتفاع مستوى الحياة لسكان الريف (الاقتصادي والاجتماعي) وتكون ظاهرة مرضية غير سليمة إن لم تكن هناك هجرة مستمرة من الريف إلى المدينة مع اليقين بان هذه الظاهرة تؤدي إلى إفراغ الريف من السكان ولاسيما الأيدي العاملة الشابة ذات الخبرة الزراعية العالية وما ينتج عنه من ترك الأرض الزراعية عرضة للإهمال والأمراض والتصحر وضعف الإنتاج وانعدامه وخلل في سوق العمل وشيوع البطالة يقابله زيادة في حجم سكان المدينة زيادة تفوق النمو السكاني الطبيعي وبالتالي يشكل ضغطا على الخدمات بكل إشكالها (الخدمات المجتمعية والبنى التحتية) ناهيك عن الازدحام المروري والعادات والتقاليد التي يحتفظ بها سكان الريف ويمارسونها في المدينة ومشاكل اجتماعية تفوق التصور غدت مشاكل تحتاج الحلول من قبل إدارات المدن لم تكن بالحسبان ومن المهم بمكان الكشف عن أنماط الهجرة الوافدة من حيث النوع (ذكور إناث) أفرادا و عوائل ومن حيث التركيب العمري من (1- 15) يوم ومن (15- 65) يوم وغالبا ما تكون الهجرة عائلية أكثر من هي فردية وذلك لطابع الهجرة الذي يقضي بتغيير مكان السكن لعوامل مؤثرة طاردة في المكان وجاذبة في مكان آخر. هذا لا يعني أن الهجرة لا تكون فردية لفئة الشباب بشكل جازم فهي تبدأ برحلات عمل يومية وتنتهي بالاستقرار لاسيما في الريف البعيد في الإقليم أو لصعوبة التنقل بفعل صعوبة النقل أو لعدد الساعات الطويلة التي يقضيها الأفراد في تنقلهم ذهابا وإيابا وبالتالي تنتهي حركة العمل اليومية بالاستقرار عند ضواحي المدينة لرخص سعر الأرض

وانخفاض قيمة الإيجار للوحدات السكنية أو للحصول على الوحدات السكنية التي يمكن ان توفرها بعض المؤسسات الصناعية للعاملين في منشئاتها وهذا ما يحدث في اغلب دول العالم تقريبا.

ب. حركة العمل اليومية:

إن لتعدد الوظائف التي تقوم بتقديم الخدمات والسلع والبضائع في المدينة لسكانها وسكان إقليمها السبب الرئيس الذي يقف وراء حركة العمل اليومية حتى عدها الباحثون ظاهرة طبيعية سليمة لابد من وجودها في مدن العالم بحيث تجعل من الإقليم نطاق حركة يومية صوب المدينة. ولذلك يعرف الإقليم الذي يموله المدينة بالموارد البشرية العاملة بـ(إقليم رحلة العمل اليومية) يزداد نشاط حركة العمل اليومية بزيادة حجم المدينة بمعنى كلما زاد حجم المدينة كانت الحركة كبيرة وفاعلة وكلما صغرت وقلت خدماتها قلت حركة العمل اليومية صوبها وهذا ينعكس على سعة وشكل وتركيب الإقليم، لذلك يندر أن توجد مدينة لا تعرف حركة العمل اليومية إليها والتي تنشط بنشاط وسائل النقل وتعددها ودرجة كفاءتها وكفايتها ورخص أسعار تكلفتها قياسا بالدخل الشهري للإفراد.

ان ديمومة حركة العمل اليومية من الإقليم إلى المدينة واستمراريتها رغم طول المسافة المقطوعة والزمن اللازم للوصول التي تتمثل بـ(الجهد والتكلفة والوقت) إلا أنها كانت الحل الأفضل وأبرزها قيمة الإيجار وسعر الأرض (الوحدة السكنية) والشعور بالعزلة لتنوع الساكنين فيها وقلة الترابط الاجتماعي فيما بينهم فالريف يتصف بعلاقات اجتماعية قوية أبرزها (الدم والقرابة) لذا يعاني سكان الريف في سكنهم للمدينة وخاصة القادمين حديثا وتزداد المعاناة كلما زاد حجم المدينة فالكل يسكن في بيئة اجتماعية جيدة ولكن هم في عزلة وعدم اختلاط دائم، لذلك كانت تمثل عقبة أمام السكن في المدينة رغم توفر فرص العمل فضلا عن مشاكل البيئة الحضرية التي يستهجنها كثير من سكان الريف وعدم اعتيادها

أو تقبلها. فالريف بيئة اجتماعية متماسكة قوية تجمعهم عوامل مشتركة كثيرة تجعل منهم عائلة واحدة وان كانت أعدادهم كبيرة.

إن لنشاط حركة العمل اليومية من الإقليم إلى المدينة انعكاس صادق لنشاط حركة النقل والمواصلات وتباين أنواعها فكلما كانت المسافة بين الإقليم والمدينة قريبة كان الوقت والجهد المبذول اقل وكلما كانت المسافة بعيدة كلما كان الوقت والجهد أعلى وبالتالي ينعكس على نوع الواسطة المستخدمة وقد حدد بعض العلماء نوع الواسطة قياسا بالمسافة إذ تعتمد الدراجة لمسافة 12كم والمسافة التي تزيد عن 12 كم وحوالي 24 كم تستخدم السيارة الكبيرة والتي تزيد عن 24 كم يستخدم فيها القطار 19، وفي هذا الصدد يمكن تقسيم حركة العمل اليومية إلى نوعين أساسين وهما:

1. رحلة العمل اليومية الوافدة: وهي رحلة عمل يومية تبدأ من الإقليم باتجاه المدينة لتوفر فرص العمل المتنوعة سواء أكانت في التجارة أو في الصناعة أو في الخدمات الأخرى حيث ترتبط بالذهاب إلى العمل صباحا والعودة مساءا لعامل القرب بين الطرفين في المسافة وقلة الوقت اللازم لقطع المسافة وهذه حركة مهمة لدورها في تنشيط الفعاليات الاقتصادية في الإقليم.
2. حركة العمل العكسية: وهي رحلة عمل عكسية تبدأ من المدينة باتجاه الإقليم وهي رحلة مرتبطة برغبة السكان في ترك المدينة نحو الأطراف أو في الريف القريب بحثا عن الهدوء والراحة وطلبا للسكن في وحدات سكنية ملائمة لدخولهم المتوسطة ويتم ذلك على مراحل تنمو في كل منها حلقة تحيط بالمدينة الكبيرة تسهم في خلقها بالدرجة الأولى وسائل المواصلات الحديثة[20].

ولأجل تحديد إقليم رحلة العمل اليومية فهنالك طرق عديدة يستطيع الباحث اعتمادها للكشف عن حدود الإقليم رغم التباين في سعة وشكل الإقليم وأبرزها:

1. معرفة نوع الواسطة النقلية المعتمدة (دراجة، سيارة، قطار، زورق، طائرة نفاثة) وتعد السيارة أفضل تلك الوسائط لمرونتها وسهولة استخدامها لإمكانية نقلها للأشخاص والبضائع من الباب إلى الباب.
2. حجم المستخدمين من العمالة للوسائط النقلية والهدف المنشود وقد تم تقسيم نوع الواسطة حسب المسافة والزمن اللازم آنفا.
3. مواقع المنشئات في المدينة بالنسبة للإقليم من حيث المسافة والاتجاه.

وعلى الرغم من سهولة قياسها نظريا إلا أن الباحث يجد الكثير من الصعوبات أثناء دراسته في الحصول على المعلومات والبيانات الخاصة بالموضوع أبرزها قلة توفر المعلومات الإحصائية نسبيا في كثير من مدن العالم وتردد كثير من المؤسسات الحكومية المختصة من تزويد الباحث بالبيانات لسريتها أو لأهميتها أو قد تعطى المعلومات ولكن بشكل تقريبي أو خاطئ لذا يلجأ الباحث إلى الدراسة الميدانية العملية للكشف عن أهم الحقائق لضمان دقتها التي من الممكن التزود بها من خلال استمارة استبيان خاصة أو من السجلات الخاصة من النقابات والهيئات في المحطات النقلية عبر المشاهدة الشخصية.

مصادر الفصل الخامس

1. Dickinson، R.E، City and Region، poutldge and Kegan paul Ltd، London، 1964 .
2. جمال حمدان، جغرافية المدن، مطبعة البيان، مصر بدون تاريخ، ص 219 .
3. نوفل ناظم، "خصائص الفكر التخطيطي للمستوطنات البشرية في بلاد مابين النهرين (العراق القديم للفترة 539 ق.م)"، اطروحة ماجستير غير منشورة، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، 1990، ص52.
4. جمال حمدان، جغرافية المدن، مطبعة البيان، مصر بدون تاريخ، ص 493.
5. خالص حسني الاشعب، إقليم المدينة بين التخطيط الإقليمي والتنمية الشاملة، مطبعة التعليم العالي، الموصل، 1989، ص 171.
6. مازن عبد الرحمن الهيتي، إقليم مدينة هيت دراسة في جغرافية المدن، رسالة ماجستير، غير نشورة، الانبار، 2005، ص137.
7. صبري فارس الهيتي، و د. صالح فليح حسن، جغرافية المدن، مطبعة دار الكتب للنشر جامعة الموصل، ط2، 2000. ص 373.
8. third ، urban geography، Beaajea and G. Chabot،Garnier 1971. ، Lopndon، Longman،imperssion
9. تامر ياسين البكري، تسويق الخدمات الصحية، عمان، دار اليازوري للنشر والتوزيع، ط1، 2005، ص20- 21.
10. فتحي محمد امصيلحي، الخدمات الاطار النظري وتجارب عرية، منشورات جامعة المنوفية، ط1، 2001، ص23.
11. جمال حمدان، جغرافية المدن، مطبعة البيان، مصر بدون تاريخ، ص241.
12. ،third imperssion ،urban geography ،Garnier. and chabot .390،1971 ،london ،longman
13. فؤاد بسيوني، التربية والمشكلة السكانية، دار المعرفة الجامعة، الاسكندرية، 1990، ص 219.

14. جون السن، ترجمة صباح محمود محمد وصالح فليح حسن الهيتي، الاسس الجغرافية للتخطيط التربوي، مجلة الاستاذ، العدد الثاني، مطبعة شركة التايمس، بغداد، 1978، ص282.

15. عبد الحكيم ناصر علي العشأوي " مدينة صنعاء تركيبها الداخلي وعلاقاتها الإقليمية " اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1996. ص 222.

16. الجابري، محمد عابد، "هوية"، الموسوعة الفلسفية العربية، معهد الانماء العربي، بيروت، لبنان، مجلد الأول، 1986. ص14.

17. عادل خطاب عبدالله، ، جغرافية المدن، مطبعة التعليم العالي، الموصل، 1990. ص240.

18. صبري فارس الهيتي، و د. صالح فليح حسن، جغرافية المدن، مطبعة دار الكتب للنشر جامعة الموصل، ط2، 2000. ص 376.

19. R.E.Dickinson، City and Region، poutldge and Kegan paul، London.Ltd، 1964 .

20. عبدالفتاح وهيبة، في جغرافية العمران، دار النهضة العربية، بيروت، 1967، ص240- 241.

الفصل السادس

نماذج
من دراسات تطبيقية
لعدد من أقاليم مدن
العراق

الفصل السادس
نماذج من دراسات تطبيقية
لعدد من أقاليم مدن العراق

يهدف هذا الفصل إلى عرض تفصيلي بتصرف لعدد من الدراسات لباحثين أكاديميين في الجامعات العراقية استطاعوا تحديد الإقليم الوظيفي لمدن مختلفة من العراق كمحاولات حثيثة وفي أوقات مختلفة جاء ترتيبها من الأقدم إلى الأحدث. وابرز هذه المدن (إقليم مدينتي الكوت والحلة في دراسة مستقلة، وإقليم مدينة هيت غرب العراق، وإقليم مدينة النجف وسط العراق).

أولا: دراسة الباحث جبر جودة عطية المياح لإقليم مدينتي الكوت والحلة:

اختار الباحث مدينتي الكوت والحلة لأهميتهما في كونهما مراكز ومدن إقليمية إذ نشأتا لتؤديا وظيفتيهما وسط إقليم يقوم فيه التفاعل على العلاقات المتبادلة التي تجعل منهما حقيقة جغرافية مميزة إذ أن هنالك تفاعلاً وثيقاً بين المدينتين والمناطق المحيطة بهما من القرى والمراكز الحضرية والتي تتمثل بمجموعة الأفعال وردود الأفعال المتبادلة والتي تنتهي بتكوين مركز إقليمي مميز ومكان مركزي يوفر لها احتياجاتها من المنتجات الأولية للتسويق والتصدير.

هدف الباحث إلى تحديد الإقليم الوظيفي لمدينتي الكوت والحلة منطلقا من سؤال مفاده (إلى أي حد أو مجال يمتد إليه التأثير الوظيفي للمدينتين)، ونظراً لتعدد الوظائف التي تؤديها المدينتان لذلك سيتضح لنا تعدد الأقاليم الوظيفية والتي تتباين في تأثيراتها المكانية والتي سوف تحدد لنا إقليمي المدينتين. وقد اعتمد في عملية تحديد الإقليم الوظيفي للمدينتين العمل من خلال الأساليب المعتمدة في التحديد والتي تمثلت بما يأتي:

1. إجراء الدراسة الميدانية والتي اعتمدت أسلوبين أولهما استخدام الجرد الشامل وخاصة بالنسبة لطلاب المدارس الإعدادية والمعاهد والكليات، وثانيهما إعداد استمارة استبيان وباستخدام أسلوب العينة العشوائية وعن طريق المقابلات وتوجيه الأسئلة مباشرة لذوي العلاقة
2. توجيه الأسئلة للحالات التي تم فيها المقابلة من خلال أسئلة واضحة ومفهومة ومحددة وخاصة فيما يتعلق بالاستبيان الذي تم عن طريق مقابلة المترددين على المدينتين وأصحاب المحلات التجارية وبائعي الجملة من أصحاب محلات المواد الإنشائية والغذائية والحاجات المنزلية ... الخ.
3. استخدام أسلوب التحليل الكمي والطرق الإحصائية وخاصة فيما يتعلق بالطرق الإستنتاجية كقانون نقطة القطع والتباين والارتباط والانحدار والتي أظهرت حدود تأثير المدينتين ومدى التباين، ومدى قوة العلاقة بيم المدينتين وإقليميهما.
4. تمثيل البيانات التي تم الحصول عليها بالجداول والخرائط التي توضح كل معيار أو وظيفة استخدمت في التحديد ومن ثم تحديد الأقاليم الوظيفية للمدينتين.

طرق تحديد الأقاليم الوظيفية:

الطرق الاستنتاجية:

نموذج نقطة القطع:

تم تحديد نقاط القطع لمدينة الكوت والحلة والمدن المجاورة لها والمتمثلة بالأقضية والنواحي وكما موضح في الجدول 7 الذي تضمن أبعاد نقطة القطع لمدينتي الكوت والحلة عن مراكز الأقضية والنواحي التابعة لهما. خريطة 8.

ومن ملاحظة الجدول 7 الذي تضمن تحديد نقاط القطع لمدينة الكوت نلاحظ امتداد الإقليم ليصل إلى الشمال وباتجاه قضاء الصويرة إلى مسافة

(62.9) كم عند مفترق طريق بغداد . الزبيدية، يمتد إلى الجنوب الشرقي باتجاه شيخ سعد وإلى مسافة (40.1) كم، بينما يصل امتداده شرقاً وباتجاه مدينة بدرة إلى مسافة (59.5) كم إذ يصل قرب مدينة جصان، ويمتد جنوباً وباتجاه مدينة الحي والموفقية وواسط إلى مسافة (21.5) كم و (44.7) كم و (39.8) كم على التوالي، وفيما يخص مدينة النعمانية الواقعة شمال غرب مدينة الكوت فيمتد الإقليم إلى مسافة (20.5) كم عن مركز مدينة الكوت. خريطة (14).

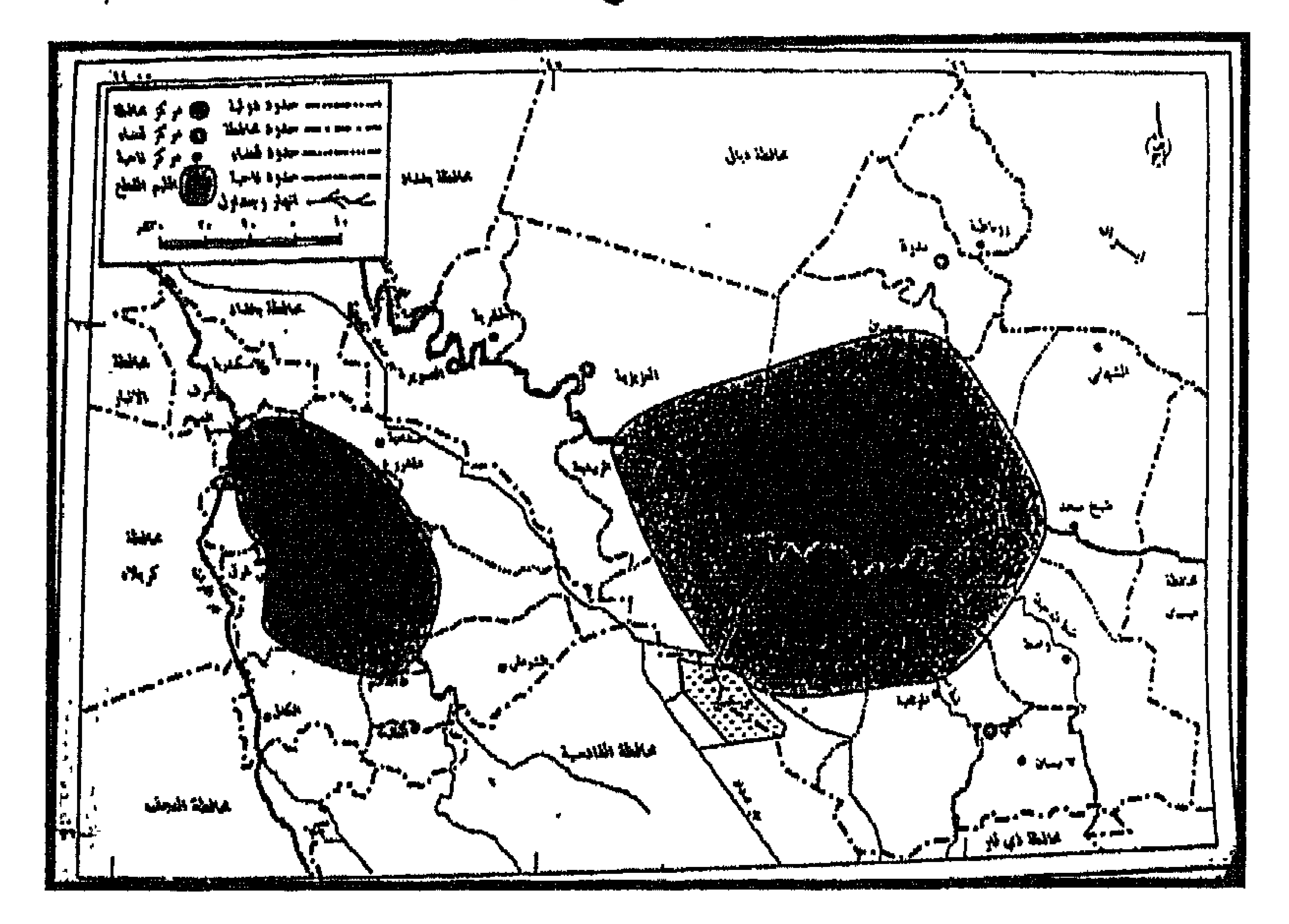
أما بالنسبة إلى نقاط القطع عن مدينة الحلة فقد تحددت وكما موضح في الجدول (25) بأنها تمتد شمالاً باتجاه مدينة الإسكندرية ولمسافة تبلغ (28.4) كم، أما بالنسبة إلى مدن أبي غرق وسدة الهندية فيصل امتداد الإقليم إلى مسافة 17.2) كم و (17) كم على التوالي. أما بالنسبة إلى مدن المشروع وناحية صدام فقد تحددت نقاط القطع عند مسافة (22.4) كم و (24.2) كم، وتتحدد نقاط القطع جنوباً باتجاه مدن الشوملي والطليعة عند مسافة (63.8) كم و (43.5) كم، بينما تحددت نقاط القطع عند مسافة (46.2) كم عن مدينة جرف الصخر.

جدول 7: نقاط القطع بين مدينتي الكوت والحلة ومراكز مدن الوحدات الإدارية التابعة لهما:

المدينة	المسافة بين المدينة والمدن الأخرى / كم	عدد السكان حسب تعداد عام 1997	مسافة نقطة القطع عن المدينة / كم
الكوت	.	198983	.
الحي	45	48720	23.5
الموفقية	45	6899	9.3
النعمانية	38	34741	17.5
واسط	50	8085	11.2

المدينة	المسافة بين المدينة والمدن الأخرى / كم	عدد السكان حسب تعداد عام 1997	مسافة نقطة القطع عن المدينة / كم
شيخ سعد	51	6298	10.1
بدرة	70	3676	10.5
الصويرة	120	36505	53.1
الحلة	.	258114	.
أبي غرق	23	11546	5.8
سدة الهندية	25	20162	8.00
ناحية صدام	40	34031	15.8
الإسكندرية	62	66184	33.6
الكفل	45	10611	10.1
الشوملي	81	10100	17.2
الطليعة	50	3118	6.5
المشروع	32	18144	9.6
جرف الصخر	54	4068	7.8

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على تعداد السكان لعام 1997)



خريطة (8) إقليم نقطة القطع لمدينتي الكوت والحلة

الطرق الاستقرائية:

وهي الطرق التي تعتمد على الدراسة الميدانية في تحديد مناطق نفوذ المدن، من خلال أعداد استمارة استبيان بالعينة أو بالجرد الشامل إضافة إلى مشاهدات الباحث لواقع الظاهرة المدروسة.

الإقليم الإداري:

تمثل مدينتا الكوت والحلة مراكز إدارية رئيسة يمتد تأثيرهما ليغطيا الوحدات المساحية للأقضية والنواحي التابعة لهما. خريطة 9، إذ يرتبط سكان محافظة واسط البالغ عددهم (783614) نسمة وعدد سكان محافظة بابل البالغ عددهم (1185138) نسمة بمركزي مدينتي الكوت والحلة لغرض أنجاز معاملاتهم الرسمية وأعمالهم الإدارية، إذ يتركز في المدينتين المؤسسات الإدارية المختلفة المتمثلة بمركز المحافظة، الإدارة المحلية، مديرية الشرطة، المديرية العامة للتربية، مديرية المرور، رئاسة صحة المحافظة،التسجيل العقاري، دار العدالة ... الخ. لهذا فإن العلاقة بين مركز المدينتين وإقليمها توصف بانها علاقة قوية.

فالمدينتان تمثلان مركزين لمحافظتي واسط وبابل، إذ تبلغ مساحة الإقليم الإداري لمدينة الكوت (17153) كم2 وبذلك يشكل نسبة 3.4٪ من مساحة العراق، وتبلغ مساحة الإقليم الإداري لمدينة الحلة (5119) كم2 وبنسبة بلغت 0.2٪ من مساحة القطر العراقي. إذ يتكون إقليم مدينة الكوت من خمسة أقضية هي قضاء الكوت والحي وبدرة وقضاء النعمانية والصويرة ومن ثماني وحدات أدارية من مرتبة أقل من القضاء المتمثلة بنواحي واسط والموفقية وشيخ سعد وجصان والأحرار والزبيدية والحفرية والعزيزية، جدول (8)، أما إقليم مدينة الحلة فيتكون من أربعة أقضية هي الحلة والهاشمية والمحاويل وقضاء المسيب، ومن عشر وحدات أدارية من مرتبة أدنى هي نواحي الكفل والمشروع والإمام والقاسم وناحية صدام وسدة الهندية وناحية الإسكندرية وأبي غرق والطليعة والشوملي جدول (8)، وقد بلغت نسبة المعتمدين على الخدمات الإدارية في محافظة واسط 70٪ مقابل نسبة 30٪ من سكان مركز المدينة، أما نسبة المعتمدين على الخدمات الإدارية في محافظة بابل فقد بلغت 70.7٪ مقابل نسبة 29.3٪ من سكان مركز المدينة على ضوء نتائج النسب السابقة وجد أن هناك ارتباطاً وثيقاً بين مدينتي الكوت والحلة وإقليميهما الإداري وذلك من خلال ما تقدمه الدوائر الحكومية الرسمية من خدمات، والذي اتضح من خلال ارتباط الوحدات الإدارية بالمؤسسات الإدارية في مركز المدينتين باعتبارهما مراكز أدارية رئيسة على الرغم من وجود علاقات اقتصادية واجتماعية تربط بين الوحدات الإدارية في المحافظتين والمناطق القريبة منها والتي تتوجه إليها بعض المدن في المحافظتين كما هو الحال في توجه قضاء الصويرة والعزيزية اللذين يرتبطان بعلاقات اقتصادية وخدمية مع مدينة بغداد، إذ لا يبعدان عن مدينة بغداد سوى (51 و 73) كم، بينما يفصلهما عن مدينة بغداد سوى (73.51) كم، بينما يفصلهما عن مدينة الكوت مسافة أبعد من ذلك، وكذلك في توجه مدجن محافظة بابل كمدينة الإسكندرية التي ترتبط بمدينة بغداد وسدة الهندية التي ترتبط بعلاقات اقتصادية مع كربلاء للحصول على الخدمات التجارية والسلع المتخصصة الأخرى، وكذلك توجه سكان مدينة الشوملي وارتباطهم بمدينة الديوانية للحصول على الخدمات الصحية والتعليمية والتجارية.

جدول (8): مساحة وسكان الوحدات الإدارية لمحافظة واسط وبابل:

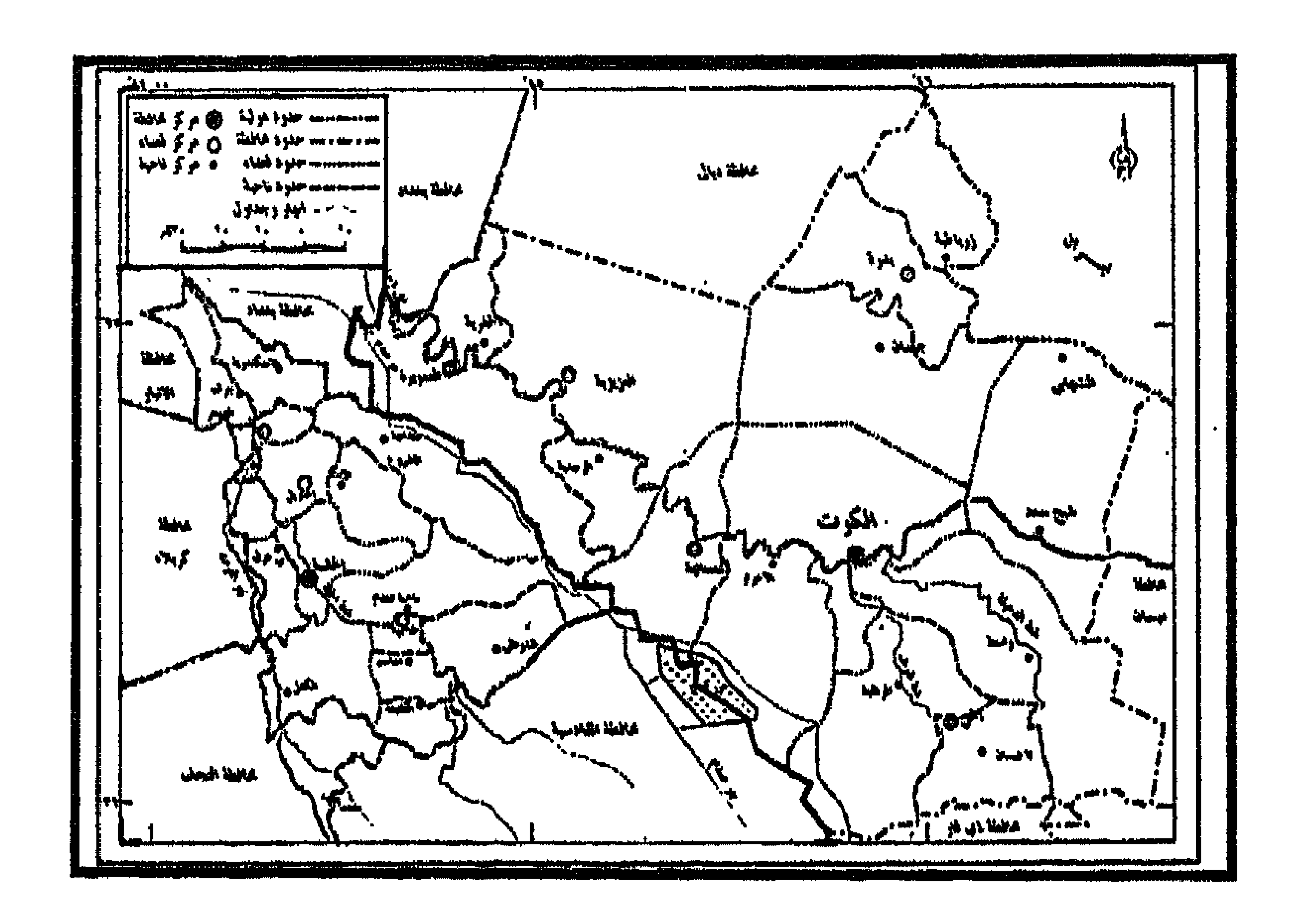
الوحدة الإدارية	المساحة / كم2	السكان	النسبة المئوية
الإقليم الإداري لمدينة الكوت			
مركز قضاء الكوت	2540	235118	30.000
ناحية واسط	1841	28793	3.67
ناحية شيخ سعد	763	23610	3.01
مجموع المساحة	5144		
قضاء النعمانية			
مركز قضاء النعمانية	946	61955	7.91
ناحية الأحرار	1170	43381	5.59
مجموع المساحة	2116		
قضاء الحي			
مركز قضاء الحي	1104	57864	7.37
ناحية الموفقية	1085	35734	4.56
مجموع المساحة	2189		
قضاء بدرة			
مركز قضاء بدرة	1794	7510	0.96
ناحية جصان	1856	8951	1.15
مجموع المساحة	3650		
قضاء الصويرة			
مركز قضاء الصويرة	1245	107558	13.72
ناحية الحفرية	345	43147	5.52
ناحية العزيزية	2122	76282	9.74
ناحية الزبيدية	342	27097	3.45
مجموع المساحة	4054		
المجموع	17153	783614	٪100

تابع جدول (8):

الوحدة الإدارية	المساحة / كم2	السكان	النسبة المئوية
الإقليم الإداري لمدينة الحلة			
مركز قضاء الحلة	161	348643	29.43
ناحية الكفل	526	80955	6.83
ناحية أبي غرق	199	59340	5.000
مجموع المساحة	878		
قضاء المحاويل			
مركز قضاء المحاويل	608	74563	6.29
ناحية المشروع	834	74021	6.24
ناحية الإمام	225	33540	2.83
مجموع المساحة	1667		
قضاء الهاشمية			
مركز قضاء الهاشمية	292	20801	1.75
ناحية القاسم	328	91431	7.71
ناحية صدام	528	89225	7.52
ناحية الشوملي	498	48469	4.08
مجموع المساحة	1646		

الوحدة الإدارية	المساحة / كم2	السكان	النسبة المئوية
قضاء المسيب			
مركز قضاء المسيب	320	40578	3.43
ناحية سدة الهندية	157	63321	5.36
ناحية الإسكندرية	268	106036	8.96
ناحية جرف الصخر	183	31242	2.64
مجموع المساحة	928		
المجموع	5119	1185138	%100

المصدر: جمهورية العراق، مجلس الوزراء، هيئة التخطيط، الجهاز المركزي للأحصاء، نتائج التعداد العام للسكان لعام 1997 لمحافظتي واسط وبابل.



خريطة (9): التقسيمات الإدارية في محافظتي واسط وبابل

طريقة خطوط الزمن المتساوي:

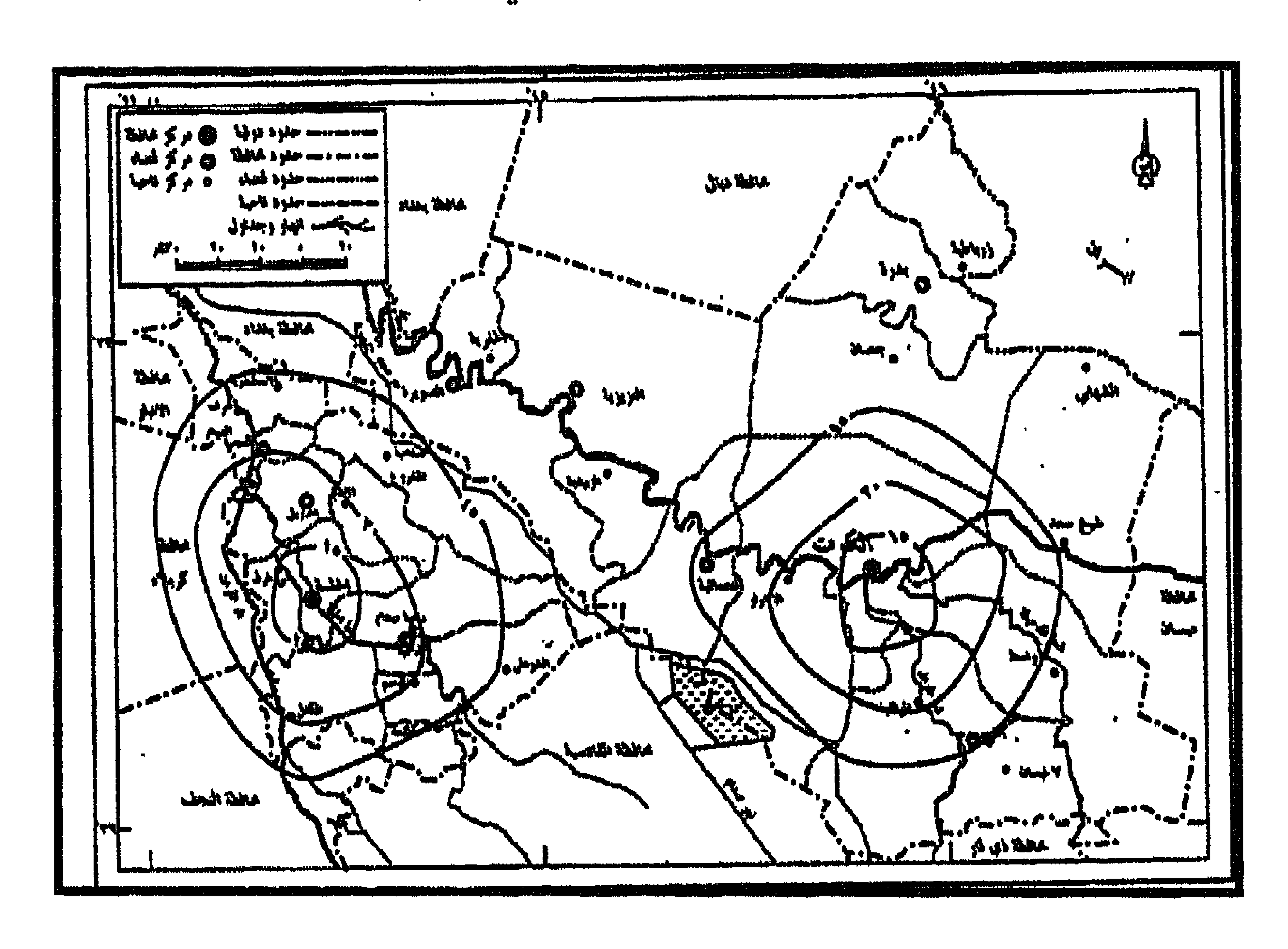
يهدف استخدام طريقة خطوط الزمن المتساوية إلى تقييم مدينتي الكوت والحلة كمدينتين إقليميتين وتحديد إقليميهما التقريبي على أساس معيار سهولة الوصول إلى مركز المدينتين من المناطق المحيطة بهما، إذ تم رسم خطوط الزمن المتساوية حول مدينتي الكوت والحلة بفواصل زمنية متساوية (15، 30، 45) دقيقة وتحديد المسافات التي قطعت ضمن هذه الفترات على أربعة محاور تمثل أهم الطرق الرئيسة التي تتفرع من مركز مدينة الكوت باتجاه المناطق المحيطة بها، وأربعة محاور تمثل الطرق الرئيسة التي تتفرع من مركز مدينة الحلة. يتضمن الجدول رقم (9) المسافات المقطوعة على المحاور الأربعة الرئيسية لمدينة الكوت والحلة والموضحة في الخريطة رقم (10).

جدول (9): خطوط الزمن المتساوية لمدينتي الكوت والحلة:

محور الطريق	15 دقيقة/ كم	30 دقيقة/ كم	45 دقيقة/ كم	محور الطريق	15 دقيقة/ كم	30 دقيقة/ كم	45 دقيقة/ كم
كوت. بدرة	15	32	48	حلة. بغداد	12	31	48
كوت. بغداد	14	30	45	حلة. كربلاء	10	27	46
كوت. ميسان	12	28	43	حلة. النجف	14	30	51
كوت. ذي قار	10	25	39	حلة. الديوانية	12	29	48

(المصدر: الدراسة الميدانية)

يلاحظ من الجدول أعلاه أن أقصر مسافة لخطوط الزمن المتساوية كانت باتجاه محور كوت . ذي قار وذلك يعود إلى ازدحام الطريق على هذا المحور الذي يربط مدينة الكوت بمحافظة ذي قار والبصرة وهو في نفس الوقت مكون من ممر للذهاب والإياب معاً، أما أطول مسافة لخطوط الزمن المتساوية فكان باتجاه محور كوت . بدرة وذلك يعود إلى كونه الطريق الوحيد الذي يربط قضاء بدرة بمدينة الكوت هو من الطرق غير المزدحمة ولم يستخدم للوصول لأي مناطق أخرى في المحافظة وتستخدمه السيارات المتوجهة إلى مدينتي جصان وبدرة فقط.



خريطة (10): خطوط الزمن المتساوي

أما بالنسبة إلى مدينة الحلة فقد أظهر المسح الميداني لخطوط الزمن المتساوية وضمن المحاور الأربعة بأن أقصر مسافة لخطوط الزمن المتساوية باتجاه محور الحلة . كربلاء وذلك يعود إلى ازدحام الطريق على هذا المحور، أما أطول مسافة لخطوط الزمن المتساوية فكانت باتجاه محور الحلة . النجف وكما موضح في الخريطة رقم (10).

إقليم تسويق الإنتاج الزراعي المقارن لمدينتي الكوت والحلة:

تمثل مدينتا الكوت والحلة أكبر تركز سكاني إذ بلغ عدد سكانهما (198983) نسمة و (258114) نسمة، وعليه تمثل أعداد السكان في المدينتين مؤشراً على وجود الطلب على المنتجات الزراعية، وهذا يعني اعتماد سكان المدينتين على إقليميها في توفير المنتجات الزراعية إذ يمثل الإقليم الزراعي مصدر تزويد المدينة بما يوفره من منتجات زراعية وحيوانية، ، وقد تمت دراسة ذلك ميدانياً وقد توصل إلى تحديد البيانات والمعلومات التي تضمنها الجدول رقم (10)، والذي يوضح مناطق تسويق الإنتاج الزراعي وبعدها عن مركز المدينتين، إذ تراوحت المسافة التي يقطعها مسوقو الإنتاج الزراعي إلى مدينة الكوت مابين (45.15) كم وتقطع بزمن قدره (15 . 50) دقيقة، أما بالنسبة إلى مدينة الحلة فقد تراوحت المسافة المسوق منها الأنتاج الزراعي ما بين (80.12) كم، ويبلغ الوقت الذي يقطعه مسوقو الإنتاج الزراعي ما بين (15ـ 75) دقيقة، إذ تستهلك معظم هذه المنتجات في سوقي المدينتين مما يعني أن هنالك طلباً على هذه المنتجات نتيجة للحجم السكاني الكبير لهما، وبذلك يتضح الدور الإقليمي للمدينتين.

أما بخصوص مناطق تسويق الإنتاج الحيواني للمدينتين والذي يتمثل بتسويق الدواجن والثروة الحيوانية (الأغنام والماعز والأبقار) والتي يزود بها سوق المدينتين، فقد أظهر المسح الميداني لجميع محلات بيع الدواجن الحية والمنتشرة في سوق المدينتين والتي بلغ عددها (65) محلاً لبيع الدواجن في مدينة الكوت و (108) محل في مدينة الحلة، وقد تحددت مناطق تجهيزهم بالدواجن من مناطق يتراوح بعدها ما بين (15 . 35) كم وتمثلت بحقول الدواجن في الدجيلة، وحقول الدواجن في منطقة وقرى الأحرار، وحقول الدواجن الواقعة على طريق كوت . بغداد في مناطق معيكيط والمعامل والبتار، أما في مدينة الحلة فقد تحددت مناطق تزويدها بالدواجن من المناطق والقرى الواقعة على امتداد طريق الحلة . الهاشمية، والمناطق الواقعة على امتداد طريق الحلة . الكفل، والحلة . المحاويل في منطقة النيل، أما بخصوص المنتجات الحيوانية فقد تحددت بمناطق الأحرار والنعمانية شمالاً

ومناطق الموفقية والحي جنوباً إضافة إلى منطقة الدجيلة الواقعة ضمن ناحية واسط، أما مدينة الحلة فقد تحددت مناطق تزويدها بمنتجات الثروة الحيوانية بمناطق النيل والمسيب والهاشمية والشوملي والتي تمثل مناطق رئيسة لتزويدها بهذه المنتجات.

وعلى ضوء البيانات أعلاه توصل الباحث تحديد إقليم تسويق الإنتاج الزراعي والحيواني للمدينتين والتي أوضحتها عمل خريطة رقم (11) والتي تمثلت بالمناطق الآتية:

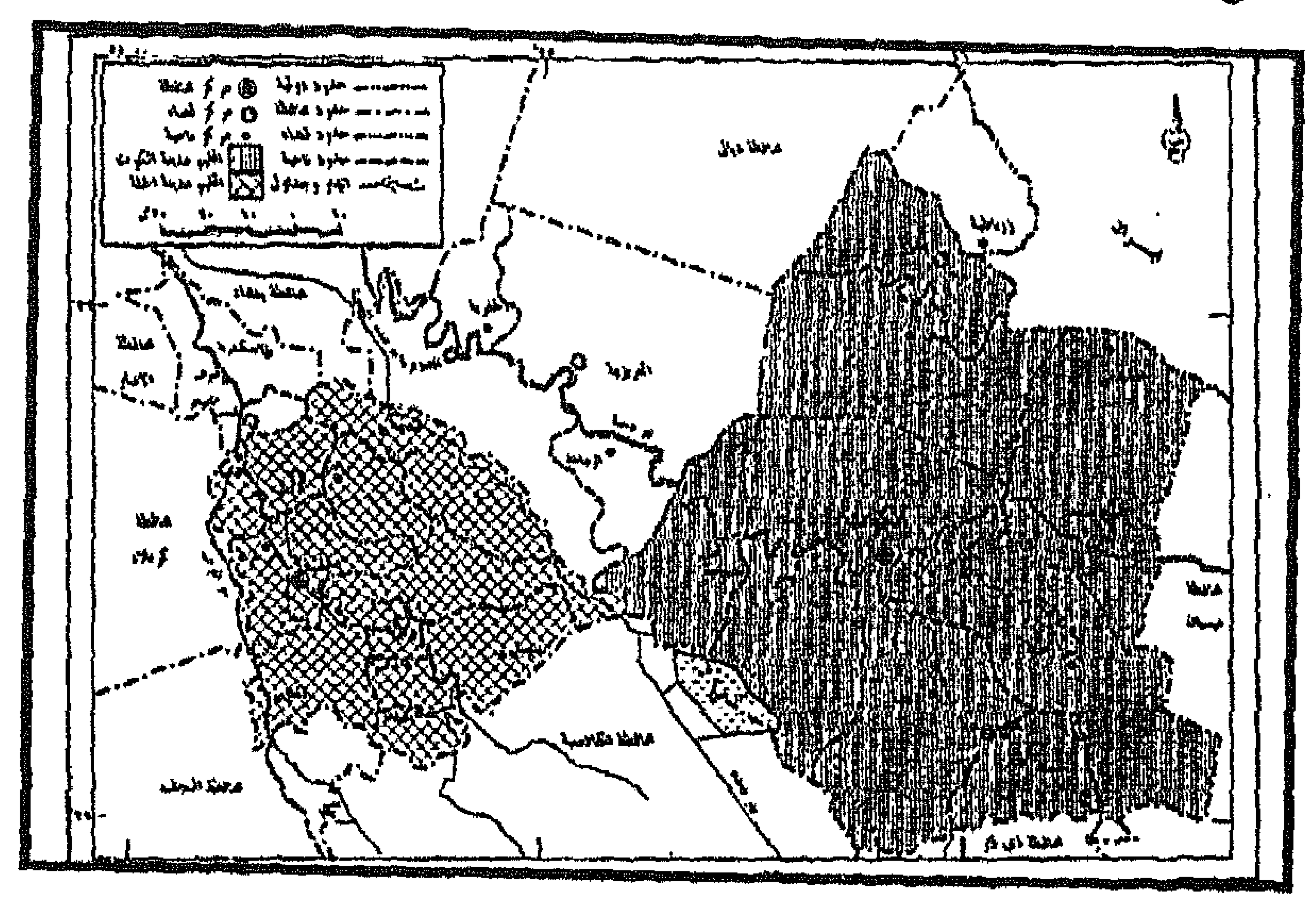
1. امتداد المناطق التي تزود المدينتين بالمنتجات الزراعية والحيوانية ضمن مسافة تراوحت ما بين (15 . 45) كم في محافظة واسط ومسافة (15 . 80) كم في محافظة بابل.
2. تمتد المناطق التي تزود مدينة الكوت بالمنتجات الزراعية والحيوانية إلى مسافة (38) كم شمالاً وتضم مناطق الأحرار والنعمانية وإلى مسافة (45) كم جنوباً لتشمل مناطق الموفقية والحي وإلى مسافة (35) كم نحو الجنوب الشرقي لتضم منطقة الدجيلة وقراها الزراعية، أما المناطق التي تزود مدينة الحلة فهي تمتد شمالاً لتضم قرى ومناطق المسيب والهندية وأبي غرق ولمسافة تمتد إلى (45) كم، كما يمتد شرقاً ليضم مناطق المشروع وناحية صدام وعلى بعد (35) كم، وكذلك يمتد جنوباً ليشمل ناحية الشوملي ولمسافة (81) كم.

جدول (10): إقليم تسويق المنتجات الزراعية لمدينتي الكوت والحلة لعام 2002:

مناطق الإنتاج (التسويق)	المسافة بين مناطق الإنتاج وسوق المدينة / كم	عدد المسوقين	نوع الإنتاج الزراعي المسوق
القرى الواقعة ضمن مركز قضاء الكوت	19	17	الخضروات والفواكه الصيفية الطماطم، الباذنجان والخيار، الباميباء
قرى مناطق ناحية واسط في منطقة الدجيلة الزراعية	45	7	الخضروات والمنتجات الصيفية (الرقي، البطيخ، الطماطم والخيار، الباذنجان)
قرى الدلمج الواقعة في ناحية الأحرار	25	9	الخضروات والفواكه الصيفية الطماطم، الرقي، الباميباء، الباقلاء
القرى والمناطق الواقعة ضمن قضاء النعمانية	45	5	الفواكه والخضروات الصيفية الطماطم والخيار والباذنجان والرقي والبطيخ والأبصال
القرى والمناطق الواقعة ضمن قضاء الحي	45	6	الفواكه والخضروات الصيفية الأبصال وخيار القثاء واللوبيا
القرى والمناطق الواقعة ضمن ناحية الموفقية	41	6	الفواكه الصيفية والشتوية التمور والأعناب والتين
قضاء بدرة	700	4	الأعناب والرمان، التمور، التين
المجموع		54	
القرى والمناطق الواقعة ضمن قضاء الحلة	15	19	الخضروات والفواكه الصيفية، الخيار، الباميباء، الباذنجان، المشمش والرمان
ناحية صدام	35	8	الخضروات الصيفية، الطماطم
ابو غرق	23	11	المنتجات والفواكه الصيفية وخاصة التفاح والباذنجان والباميباء
المشروع	32	6	الفواكه الصيفية (الكروم والتفاح)

مناطق الإنتاج (التسويق)	المسافة بين مناطق الإنتاج وسوق المدينة / كم	عدد المسوقين	نوع الإنتاج الزراعي المسوق
الإمام	25	6	الفواكه الصيفية (الكروم والتفاح)
الكفل	45	7	الخضروات الصيفية وخاصة خيار الماء والقثاء والباذنجان
المحاويل	50	5	الخضروات الصيفية (الرقي) ومنتجات الباميا والباذنجان
الشوملي	81	4	الخضروات الصيفية (وخاصة البصل)
سدة الهندية	25	3	الفواكه والخضروات الصيفية كالأعناب والطماطم والخيار
القاسم	35	5	الفواكه الصيفية (الكروم) والرمان والخضروات الصيفية كالطماطم والخيار
المجموع		78	

(المصدر: الدراسة الميدانية لعلوة الخضروات لمدينة الحلة 2002/7/18)



خريطة (11): إقليم التسويق الزراعي لمدينتي الكوت والحلة

إقليم المترددين على مدينتي الكوت والحلة:

من خلال المسح الميداني للمترددين من خلال الكراج الموحد الموجود في مدينتي الكوت والحلة، وجد أن كراج الكوت الموحد ضم محاور الطرق الآتية:

1. كوت ـ نعمانية ـ عزيزية ـ بغداد.
2. كوت ـ شيخ سعد ـ علي الغربي ـ ميسان.
3. كوت ـ حي ـ ذي قار.
4. كوت ـ الأحرار ـ النعمانية.
5. كوت ـ الموفقية ـ الحي.
6. كوت ـ النعمانية ـ الحلة.
7. كوت ـ النعمانية ـ الديوانية.

أما كراج الحلة الموحد فقد ضم المحاور الآتية:

1. حلة . محاويل . بغداد.
2. حلة . ابو غرق . الهندية . كربلاء.
3. حلة . كفل . النجف.
4. حلة . الهاشمية . القاسم . الديوانية.
5. حلة . سدة الهندية . المسيب . جرف الصخر.

ظهر للباحث أن أعلى نسبة للمترددين بلغت 38.7٪ في مدينة الكوت و39.8٪ في مدينة الحلة من الذين يعملون في دوائر ومؤسسات المدينتين، وقد جاء بعدهم وبالمرتبة الثانية المترددين لغرض التسوق أو المراجعة لإنجاز المعاملات الرسمية في الدوائر الحكومية وقد بلغت نسبتهم 32.2٪ و 37.3٪ على التوالي في مدينتي الكوت والحلة، بينما بلغت نسبة المترددين من الطلبة حوالي 22.5٪ و 23.1٪ وبلغت نسبة المارين إلى المناطق الأخرى 9,9٪ 10.5٪ لمدينتي الكوت والحلة على التوالي وكما موضح في الجدول (11).

جدول (11): اهداف المترددين على مدينتي الكوت والحلة:

هدف المترددين	العدد	النسبة المئوية
مدينة الكوت		
العمل في المدينة	387	38.7
التسوق ومرجعة الدوائر الرسمية	289	28.9
الدراسة	225	22.5
المرور إلى المناطق الأخرى	99	9,9
المجموع	1000	٪100
مدينة الحلة		
العمل في المدينة	392	39.2
التسوق ومراجعة دوائر الدولة	272	27.2
الدراسة	231	23.1
المرور إلى مناطق اخرى	105	10.5
المجموع	1000	٪100

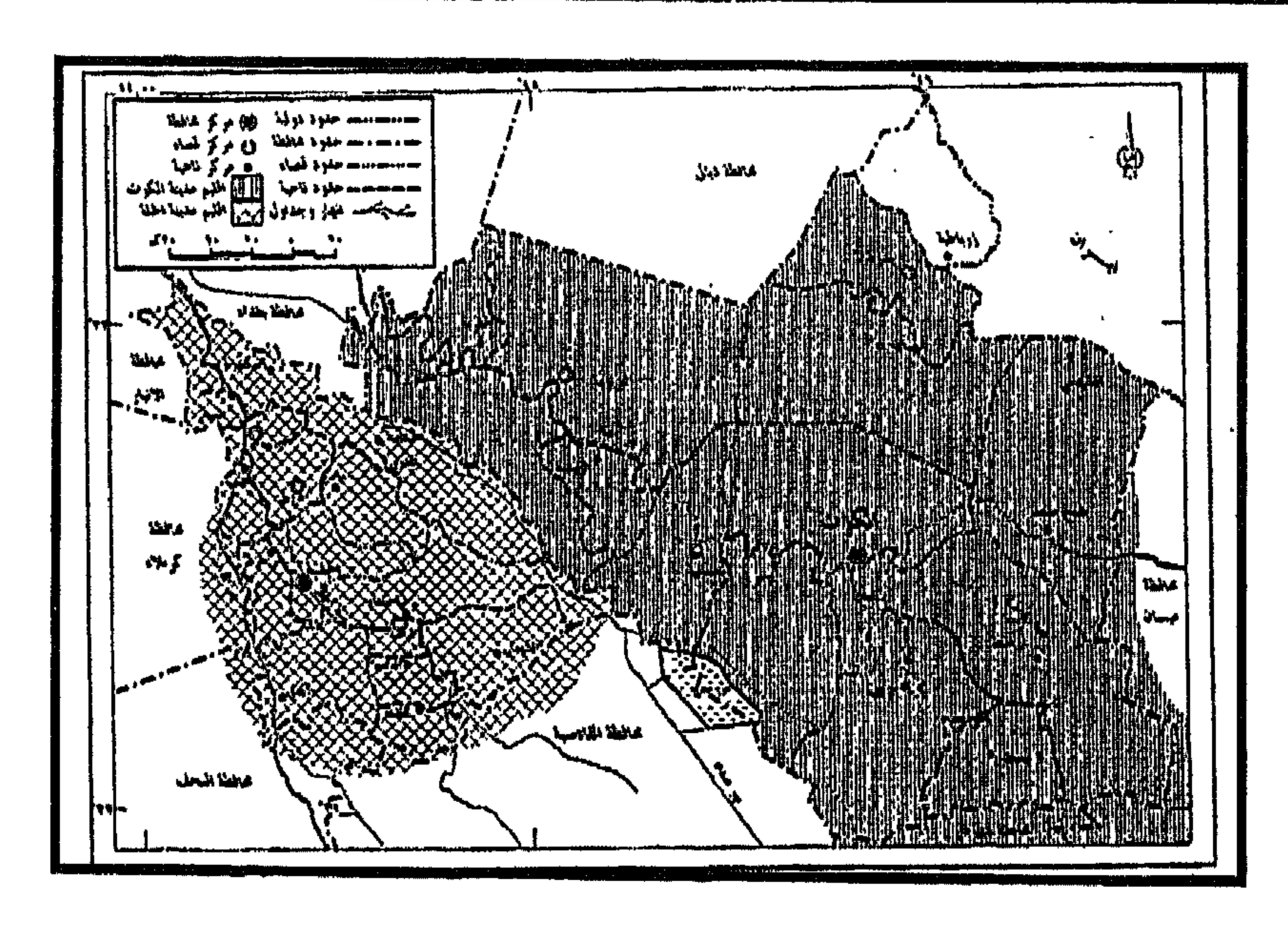
أما بالنسبة إلى تحديد إقليم المترددين على مدينتي الكوت والحلة فقد تبين من خلال الجدول (12) بأنه يضم جميع الوحدات الإدارية للمحافظين ،إضافة إلى المحافظات المجاورة. ويظهر من خلال الجدول بأن أعلى نسبة للمترددين كانت للقرى المجاورة لمدينة الكوت إذ بلغت 16.8٪ من مجموع المترددين، ثم جاء بعدها قضاء النعمانية والحي بالمرتبة الثانية والثالثة وبنسبة بلغت 15.3٪ و 13.1٪ من مجموع المترددين على التوالي. أما أقل نسبة للمترددين فهو ما سجله قضاء الصويرة إذ بلغت 0.7٪ من المجموع الكلي للمترددين.

أما بالنسبة للمترددين على مدينة الحلة وكما أوضحته الدراسة الميدانية جدول (12) فقد كانت أعلى نسبة للمترددين من القرى المجاورة أيضاً إذ بلغت 18.9٪ من المجموع الكلي للمترددين، ثم جاء كل من قضاء المحاويل وقضاء الهاشمية بالمرتبة الثانية والثالثة وبنسبة باغت 5.9٪ و 5.8٪ من مجموع المترددين على التوالي، أما أقل نسبة للمترددين فهي ما سجلته ناحية الإسكندرية إذ بلغت 1.4٪ من المجموع الكلي للمترددين.

جدول (12): أعداد المترددين لإقليم مدينتي الكوت والحلة حسب المناطق الجغرافية:

الإقليم الإداري لمدينة الكوت			الإقليم الإداري لمدينة الحلة		
المنطقة	عدد المترددين	النسبة المئوية	المنطقة	عدد المترددين	النسبة المئوية
القرى المجاورة	168	16.8	القرى المجاورة	189	18.9
ناحية واسط	74	7.4	ناحية الكفل	39	3.9
ناحية شيخ سعد	51	5.1	ناحية أبي غرق	46	4.6
قضاء النعمانية	153	15.3	قضاء المحاويل	59	5.9
ناحية الأحرار	64	6.4	ناحية المشروع	26	2.6
			ناحية الإمام	43	4.3
قضاء الحي	131	13.1	قضاء الهاشمية	58	5.8
ناحية الموفقية	42	4.2	ناحية القاسم	49	4.9
			ناحية صدام	45	4.5
			ناحية الشوملي	27	2.7
			ناحية الطليعة	23	2.3

الإقليم الإداري لمدينة الكوت			الإقليم الإداري لمدينة الحلة		
المنطقة	عدد المترددين	النسبة المئوية	المنطقة	عدد المترددين	النسبة المئوية
قضاء بدرة	12	1.2	قضاء المسيب	61	6.1
ناحية جصان	19	1.9	ناحية سدة الهندية	42	4.2
قضاء الصويرة	7	0.7	ناحية الإسكندرية	14	1.4
ناحية الحضرية	9	0.9	ناحية جرف الصخر	27	2.7
ناحية العزيزية	34	3.4			
ناحية الزبيدية	21	2.1			
محافظة ميسان	36	3.6	الديوانية	33	3,3
محافظة ذي قار	69	6.9	كربلاء	59	5.9
محافظة القادسية	11	1,1	النجف	55	5,5
المرور إلى محافظات أخرى	99	9,9	المرور إلى محافظات أخرى	105	10.5
المجموع	1000	100	المجموع	1000	100



خريطة (12) إقليم المترددين إلى مدينتي الكوت والحلة

التحديد الجغرافي للإقليم المقارن للعاملين في الدوائر الرسمية:

بلغ عدد الدوائر الرسمية في مدينة الكوت (52) دائرة وقد تم مسح (9) دوائر منها بلغت نسبتها 19.2٪ من مجموع الدوائر، وقد بلغ عدد الموظفين العاملين في الدوائر التي تم مسحها (462) موظفاً، بلغ عدد الموظفين والمنتسبين القادمين من المناطق الواقعة خارج المدينة (135) موظفاً ومنتسباً[1] شكلوا نسبة بلغت 29.2٪ من المجموع الكلي، وقد كانت أعلى نسبة للعاملين من خارج المدينة في دائرة عقارات الدولة إذ بلغت نسبتهم 45.8٪ من مجموع العاملين الكلي، ثم جاءت بعدها كل من مصرف الرافدين وبنسبة بلغت 42.9٪ ومديرية بلدية الكوت وبنسبة بلغت 38.9٪، أما أقل عدد للعاملين القادمين من خارج المدينة فكان في مديريات بلديات الكوت وبنسبة بلغت 22.2٪ جدول رقم (13).

أما بالنسبة للمناطق الذي يأتي منها الموظفون والمنتسبون فقد كانوا يأتون من مناطق الحي والموفقية واللتين تبعدان مسافة (45) كم والأحرار (25) كم والدجيلة (29) كم والنعمانية التي تقع على بعد (38) كم، ومن منطقة شيخ سعد والتي تبعد مسافة (51) كم. أما الوسيلة المستخدمة في انتقال الموظفين والمنتسبين فهي السيارات الأهلية، وفيما يخص الزمن اللازم لقطع هذه المسافات فقد بلغ (20) دقيقة لمناطق الأحرار والدجيلة و (35) دقيقة بالنسبة لمناطق الحي والموفلقية والنعمانية و (55) دقيقة بالنسبة لمنطقة شيخ سعد.

وفيما يخص مدينة الحلة فقد بلغ عدد الدوائر الرسمية فيها (56) دائرة، تم مسح (9) دوائر منها أيضا وبنسبة بلغت 16.1٪ من مجموع الدوائر الرسمية، وقد بلغ عدد الموظفين والمنتسبين العاملين فيها (417) موظفاً كان عدد الموظفين والمنتسبين القادمين من خارج المدينة (108) موظف ومنتسب[2] شكلوا نسبة 25.8٪ من المجموع الكلي للدوائر الممسوحة جدول(13)، لقد كان أعلى عدد للموظفين والمنتسبين القادمين من خارج المدينة في مديرية تقاعد محافظة بابل إذ بلغت

(1) سجلات الدوائر الرسمية الممسوحة لمدينة الكوت لعام 2002

(2) سجلات الدوائر الرسمية الممسوحة لمدينة الحلة لعام 2002.

نسبتهم 37.6٪ وجاءت بعدها قائم قائمية بابل بالمرتبة الثانية وبنسبة بلغت 36.8٪، بينما كان أقل عدد في مديرية خزينة بابل إذ بلغت نسبتهم 13.6٪ من مجموع الموظفين العاملين في هذه الدائرة، أما بالنسبة إلى مناطق سكنهم فقد تراوحت المسافة التي يقطعها الموظفون والمنتسبون ما بين (25ـ45) كم، وهم يعتمدون في انتقالهم في الذهاب والإياب على سيارات النقل الأهلية، أما بخصوص الزمن اللازم لقطع المسافة ما بين المسكن وموقع العمل فقد تراوح ما بين (20 – 35) دقيقة. أنظر خريطة (13).

جدول (13): عدد العاملين في دوائر الدولة من خارج مدينتي الكوت والحلة:

اسم الدائرة	عدد العاملين الكلي	عدد العاملين من خارج المدينة	نسبة العاملين من خارج المدينة
مدينة الكوت			
قائم مقامية قضاء مركز الكوت	16	3	13.7
مديرية خزينة واسط	44	9	20.4
مديرية البلديات	63	14	22.2
مديرية عقارات الدولة	24	11	45.8
مديرية الضرائب	94	34	37.3
شركة اتصالات واسط	108	27	24.3
شركة التأمين الوطنية	17	5	29.4
مصرف الرافدين	37	9	42.9
مديرية بلدية الكوت	59	23	38.9
المجموع	462	135	29.2
مدينة الحلة			
مديرية تقاعد الحلة	69	26	37.6
مكتب عمل بابل	34	9	26.4
مركز التدريب المهني	15	4	26.6
مديرية الرعاية الاجتماعية	89	18	20.2
دائرة الرقابة التجارية	17	4	23.5
مديرية البلديات	56	11	19.6
الهيئة العامة للضرائب	74	23	31.1
مديرية خزينة بابل	44	6	13.6
قائم مقامية محافظة بابل	19	7	36.8
المجموع	417	108	25.8

(المصدر: الدراسة الميدانية لدوائر مدينة الكوت ليوم 2002/3/9م ويوم 2002/3/12م والدراسة الميدانية لدوائر مدينة الحلة ليوم 2002/3/5 ويوم 2002/3/6م)

جدول (14): توزيع العاملين في الدوائر الرسمية حسب مناطق السكن لإقليمي مدينتي الكوت والحلة:

مدينة الكوت					
الدائرة	عدد الموظفين الكلي	عدد الموظفين من خارج المدينة	محل السكن	العدد	بعد محل السكن / كم
قائمقامية قضاء الكوت	16	3	الموفقية الدجيلة	1 2	45 25
مديرية خزينة الكوت	44	9	الموفقية الدجيلة الأحرار	2 4 3	45 25 25
مديرية البلديات	63	14	الأحرار الدجيلة شيخ سعد الحي	4 5 2 3	25 25 51 45
مديرية عقارات الدولة	24	11	الدجيلة الموفقية الحي شيخ سعد الزبيدية	4 2 3 1 1	25 45 45 51 65
مديرية ضرائب واسط	94	34	الأحرار الموفقية الحي الدجيلة النعمانية	8 4 6 9 7	25 45 45 25 45
شركة اتصالات وبريد واسط	108	27	الدجيلة الحي الموفقية شيخ سعد الأحرار	7 6 2 4 8	25 45 45 51 45
شركة التأمين الوطنية	17	5	الحرار الدجيلة	2 3	25 25

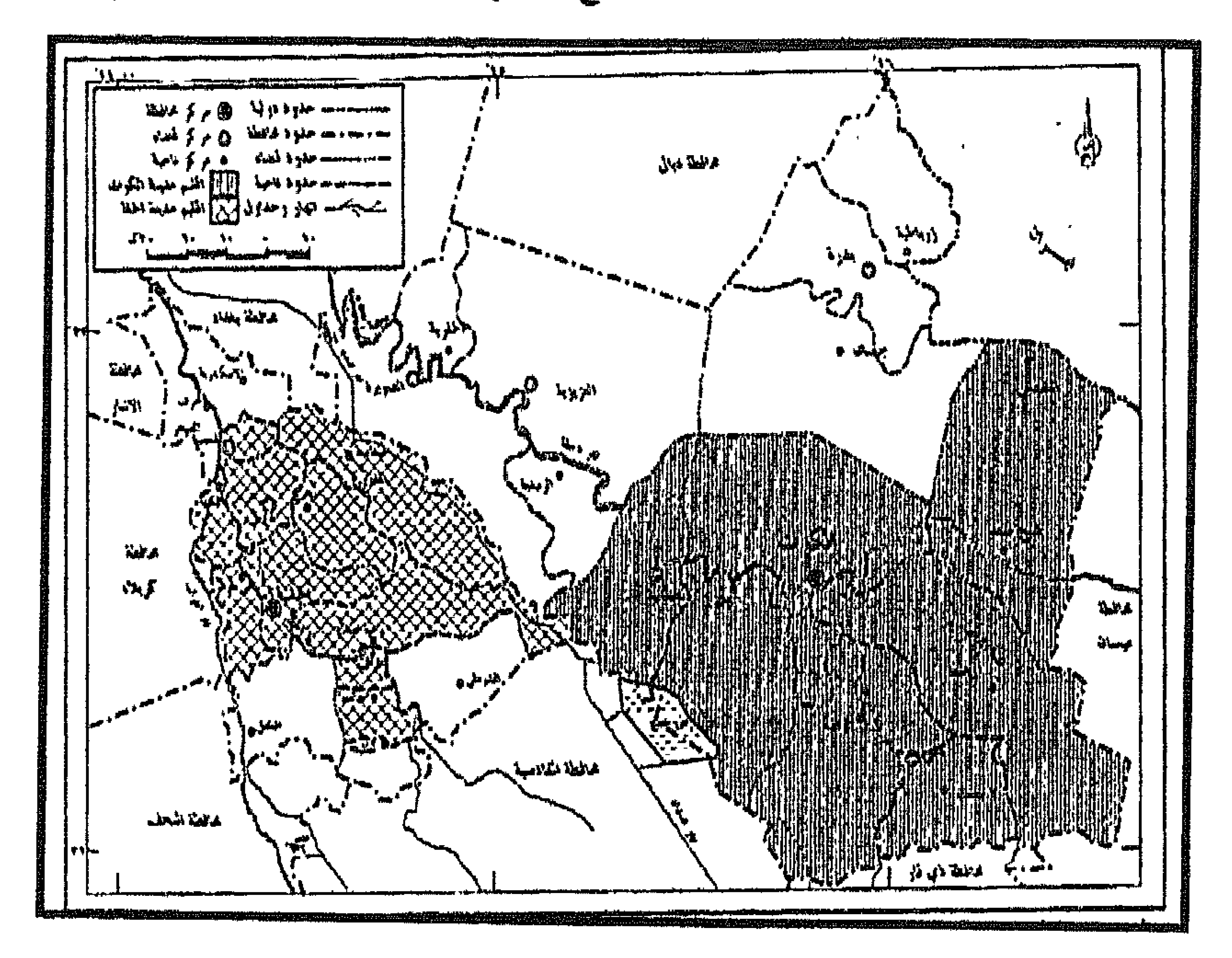
تابع جدول (14):

الدائرة	عدد الموظفين الكلي	عدد الموظفين من خارج المدينة	محل السكن	العدد	بعد محل السكن / كم
مصرف الرافدين	37	9	الاحرار	4	25
			الدجيلة	3	25
			الموفقية	2	45
مديرية بلدية الكوت	59	23	الاحرار	7	25
			الدجيلة	8	25
			الحي	3	45
			النعمانية	5	45
مدينة الحلة					
مديرية تقاعد الحلة	69	26	المسيب	9	45
			ناحية صدام	8	30
			الهندية	6	25
			قرية البوعلوان	3	26
مكتب عمل بابل	34	9	الهندية	2	25
			الهاشمية	3	45
			المحاويل	2	20
			المسيب	1	45
			طويريج	1	25
مركز التدريب المهني	15	4	المسيب	3	45
			طويريج	1	25
مديرية الرعاية الاجتماعية	89	18	القاسم	4	30
			الإمام	6	24
			الهاشمية	3	45
			المشروع	2	35
			ناحية صدام	3	35
دائرة الرقابة التجارية	17	4	الإمام	2	24
			ناحية صدام	1	35
			القاسم	1	30
قائمقامية قضاء الحلة	19	7	ناحية صدام	3	35
			الإمام	2	24
			الحمزة	2	37

تابع جدول (14):

الدائرة	عدد الموظفين الكلي	عدد الموظفين من خارج المدينة	محل السكن	العدد	بعد محل السكن / كم
الهيئة العامة للضرائب	74	23	الهندية	6	25
			الهاشمية	3	30
			المسيب	1	45
			القاسم	2	35
			الإمام	4	24
			ناحية صدام	2	35
			قرية رائد الحمد	3	15
			قرية العمار	2	22
مديرية خزينة بابل	44	6	المشروع	3	10
			الهاشمية	2	30
			ناحية صدام	1	30
مديرية بلديات بابل	56	11	ابي غرق	4	10
			الهندية	3	25
			ناحية صدام	2	35
			القاسم	2	30

(المصدر: الدراسة الميدانية)



خريطة (14): إقليم العاملين في الدوائر الرسمية لمدينتي الكوت والحلة

التحديد الجغرافي المقارن لخدمات التعليم:

إقليم خدمات التعليم الثانوي:

أجرى الباحث مسح الميداني لـ (4) مدارس ثانوية وإعدادية لكل من مدينتي الكوت والحلة وهي تمثل ما نسبته 30.7٪ و 28.5٪ من مجموع مدارس التعليم الإعدادي والثانوي .ففي إعدادية الكوت للبنين بلغ عدد الطلاب القادمين من خارج مدينة الكوت (56) طالباً وهم يمثلون نسبة 14.7٪ من مجموع طلابها البالغين (382) طالباً، والمدرسة الثانية هي ثانوية العزة للبنين في الجانب الآخر من نهر دجلة والتي تقع على طريق كوت - الأحرار، والتي بلغ عدد طلابها (526) طالباً كان منهم (37) طالباً وبنسبة 7.1٪ من خارج المدينة وخاصة من قرى السفحة ونهر جسام والحرية والدلمج والبسروكية الواقعة في الجهة الأخرى من نهر دجلة، اما المدرسة الثالثة فهي إعدادية 14 تموز التي بلغ عدد طلابها (417) طالباً كان منهم (43) طالباً قادمين من خارج المدينة وقد بلغت نسبتهم 9,9٪ من مجموع

أعداد الطلبة الكلي، أما في إعدادية دجلة للبنين فقد بلغ عدد طلابها (378) طالباً كان عدد الطلاب القادمين من خارج المدينة (72) طالباً أي ما نسبته 19.1٪ من عدد الطلاب الكلي، وبهذا بلغ العدد الكلي للطلاب القادمين من خارج مدينة الكوت (206) طالباً وهم بذلك يشكلون نسبة 12.1٪ من المجموع لأعداد الطلاب في المدارس الممسوحة. والتي بلغ عدد طلابها (1703) طالباً، وقد تحدد إقليم الطلبة القادمين من خارج المدينة للدراسة في المدارس الإعدادية والثانوية في مركز المدينة بالقرى المحيطة بمدينة الكوت والواقعة على محاور الطرق الرئيسة، كقرى أم هليل والداحرة ومعيكيط والذهب الأبيض والبتار الواقعة على امتداد طريق كوت . بغداد، وقرى السوادة وسيد شاطي على طريق كوت . العمارة، وقرى الدلمج والحرية على طريق كوت – الأحرار، وقرى السفحة والبسروكية. ونهر جسام على طريق كوت . الموفقية، وقرى الكارضية وطويسات والفلاحية والدجيلة على طريق كوت . الحي.

وبهذا تتحدد مناطق امتداد إقليم التعليم الثانوي بمسافة (21.14) كم عن مركز مدينة الكوت، ولم يظهر المسح الميداني للدراسة طلبة قادمين من الأقضية والنواحي وذلك لوجود المدارس الثانوية في مراكز الأقضية لهذا يصعب على الطلبة القدوم إلى مركز المدينة لذلك أقتصر إقليم التعليم الثانوي لمدينة الكوت على القرى والأرياف. أنظر جدول (15)، خريطة (15).

أما بالنسبة إلى مدينة الحلة فقد أظهر المسح الميداني الذي أجري للمدارس الإعدادية والثانوية بأن عدد الطلاب في إعدادية الحلة للبنين بلغ (432) طالباً كان منهم (59) طالباً وبنسبة 13.7٪ من مجموع الطلاب من خارج المدينة، وفي إعدادية 17 تموز للبنين بلغ عدد الطلاب الكلي (392) طالباً كان (41) طالباً منهم وبنسبة 10.6٪ من خارج المدينة، أما في إعدادية الحلة للبنات فقد بلغ عدد الطالبات الكلي (512) طالبة كان منهن (78) طالبة أي ما نسبته 15.1٪ من المجموع الكلي من خارج مدينة الحلة، وفي إعدادية الطليعة للبنات بلغ عدد الطالبات الكلي (427) طالبة كان منهن (37) طالبة وبنسبة بلغت 8.7٪ من

المجموع الكلي من خارج مدينة الحلة. وكما موضح في الجدول (15) الذي تضمن أعداد الطلاب والطالبات ومناطق سكنهم، وبهذا تحدد إقليم التعليم الثانوي ليشمل القرى المجاورة والأقضية والنواحي المتمثل بالمسيب والمحاويل ،ابي غرق وناحية صدام والإمام والقاسم والهاشمية والمشروع. وذلك لقرب هذه المناطق النسبي من مركز المدينة وتوفر وسائل النقل التي تسهل انتقال الطلاب إلى مركز المدينة.

جدول (15):أعداد الطلاب في المدارس الإعدادية والثانوية في مدينتي الكوت والحلة:

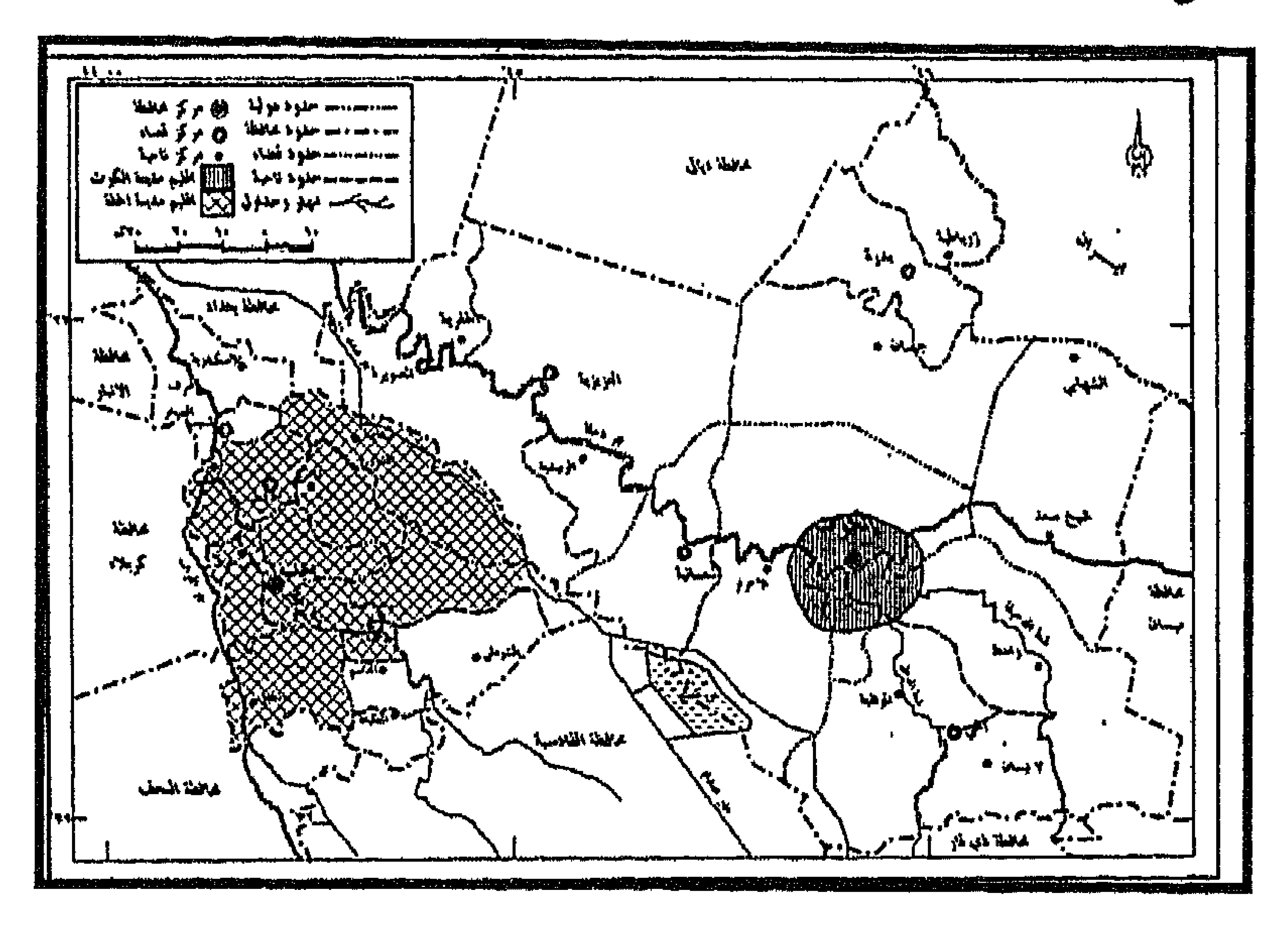
اسم المدرسة	عدد الطلاب الكلي	عدد الطلاب من الداخل	%	عدد الطلاب من الخارج	%
مدينة الكوت					
إعدادية الكوت للبنين	382	326	85.3	56	14.7
ثانوية العزة للبنين	526	489	92.9	37	7.1
إعدادية 14 تموز	417	376	90.1	43	9,9
إعدادية دجلة للبنين	378	306	80.9	72	19.1
المجموع	1703	1495	87.8	208	12.2
مدينة الحلة					
إعدادية الحلة للبنين	432	373	86.3	59	13.7
إعدادية الحلة للبنات	512	434	84.7	78	15.3
إعدادية 17 تموز للبنين	392	351	89.5	41	10.4
إعدادية الطليعة للبنات	427	390	91.3	37	8.7
المجموع	1763	1548	90.8	215	9.2

جدول (15): توزيع الطلبة القادمين من خارج مدينتي الكوت والحلة حسب المناطق الجغرافية:

الإقليم الإداري لمدينة الكوت					
المدرسة	عدد الطلاب الكلي	عدد الطلاب من خارج المدينة	محل سكناهم	العدد	بعد المسكن/ كم
إعدادية الكوت للبنين	382	56	الفضيلة	12	12
			سيد شاطي	7	18
			الفلاحية	9	10
			الكارضية	9	11
			الدجيلة	7	19
			قرية شاخة(9)	4	14
			الحرية	6	5
			الذهب الأبيض	2	15
ثانوية العزة للبنين	526	37	البسروكية	7	14
			الدلمج	8	21
			السفحة	9	6
			نهر جسام	7	4
			الحسينية	6	19
إعدادية 14 تموز	417	43	الدجيلة	8	23
			السوادة	7	12
			البتار	7	5
			الداحرة	9	8
			ام هليل	6	7
			شاذي	3	21
			معيكيط	3	19
إعدادية دجلة للبنين	378	72	الفلاحية	14	15
			سيد شاطي	10	18
			الذهب الأبيض	5	10
			الرشيدة	9	8
			المخطم	9	5
			الفلاحية	8	10
			الكارضية	6	11
			طويسات	4	21
			شاخة 3و4و5	7	19

تابع جدول (15):

الإقليم الإداري لمدينة الحلة					
المدرسة	عدد الطلاب الكلي	عدد الطلاب من خارج المدينة	محل سكناهم	العدد	بعد المسكن/ كم
إعدادية الحلة للبنين	432	59	القرى المجاورة	19	15
			المسيب	11	45
			المحاويل	9	50
			ابو غرق	6	10
			ناحية صدام	4	30
			الهندية	7	25
			الامام	3	24
إعدادية الحلة للبنات	512	78	القرى المجاورة	27	16
			الامام	13	24
			القاسم	9	35
			الهندية	6	25
			المحاويل	11	20
			الكفل	3	30
			ابو غرق	5	13
			الهاشمية	4	30
إعدادية 17 تموز للبنين	392	41	القرى المجاورة	12	15
			المسيب	6	45
			الامام	7	24
			المحاويل	9	20
			المشروع	7	10
			الهندية	4	25
إعدادية الطليعة للبنات	427	37	القرى المجاورة	13	15
			المسيب	6	45
			المحاويل	6	20
			ابو غرق	5	10
			الكفل	3	30
			المشروع	4	10



خريطة (15) إقليم خدمات التعليم الثانوي لمدينتي الكوت والحلة

إقليم خدمات التعليم العالي:

تتمتع محافظتا واسط وبابل بخدمات التعليم العالي المتمثلة بالمعاهد الفنية والكليات، إذ يوجد في محافظة واسط معهد فني تابع لهيئة المعاهد الفنية وكليتا التربية والاقتصاد وهما تابعتان لجامعة القادسية. أما في محافظة بابل فتوجد جامعة بابل. ولغرض تحديد تأثير إقليم خدمات التعليم العالي فقد تم أجراء مسح ميداني شامل لجميع .ومن تحليل الجدول (16) استخلصت النتائج الآتية:

1. بلغت نسبة الطلبة الذين يسكنون أقضية ونواحي مدينة الكوت 46.8٪ وضمن مسافات تتراوح ما بين (20 . 120) كم عن المؤسسات التعليمية، وتقطع بزمن قدره (90.15) دقيقة بمركبات النقل الخاص، أما نسبة الطلبة القادمين من أقضية ونواحي مدينة الحلة فقد بلغت 35.1٪ وضمن مسافات تقع على بعد (10 . 80) كم وتقطع بزمن قدره (10ـ 70) دقيقة وبمركبات النقل الخاص أيضاً.

2. بلغت نسبة الطلبة القادمين من المحافظات المجاورة لمدينة الكوت 12.02٪ وهم من أقضيه ونواحي ذي قار التي يمتد إليها تأثير خدمات كليتي التربية والاقتصاد ومحافظات بغداد وذي قار وبعقوبة والبصرة وكربلاء والنجف والذين يدرسون في المعهد الفني.

أما نسبة الطلبة القادمين من المحافظات وفي الكليات التي أجري فيها المسح في مدينة الحلة فقد بلغ 20.5٪ وهم من محافظات كربلاء والنجف والقادسية والمثنى والرمادي وبغداد وذي قار والموصل وواسط وميسان وديالى.

وبهذا تتضح حدود إقليم التعليم الجامعي لمدينة الكوت إذ يمتد شمالاً حتى قضاء الصويرة ونحو الشرق والجنوب الشرقي إلى قضاء بدرة وناحية شيخ سعد، وجنوباً يمتد ليشمل ناحيتي الفجر و الرفاعي في محافظة ذي قار، خريطة (16).

أما حدود الإقليم الجامعي لمدينة الحلة فقد ضم جميع وحدات الإقليم الإداري لمدينة الحلة إضافة إلى المحافظات المجاورة والمتمثلة بمحافظات كربلاء والنجف والقادسية وواسط إضافة إلى محافظات المثنى وبغداد والرمادي وديالى، خريطة (16).

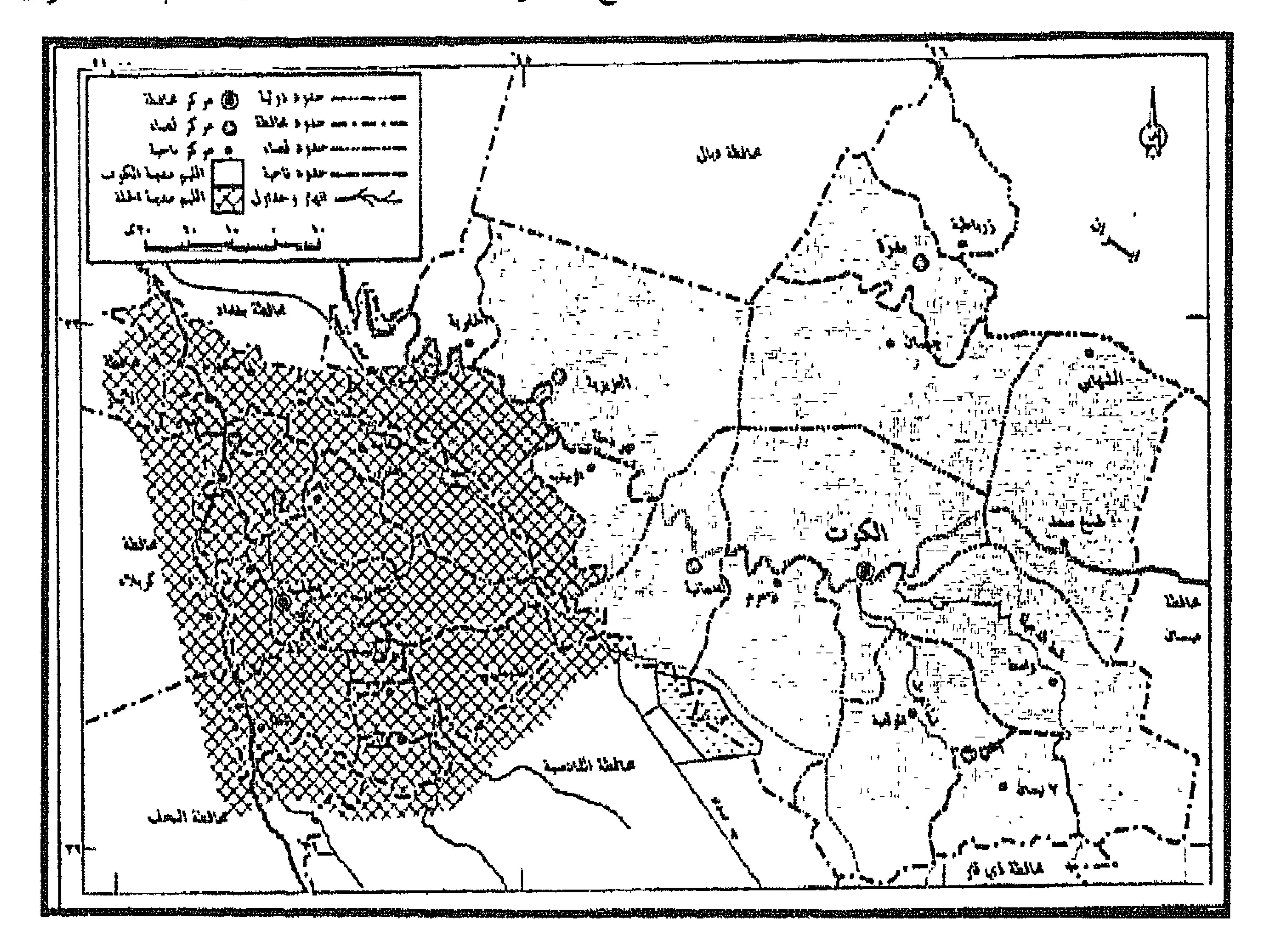
جدول (16): عدد الطلاب ومناطق سكناهم في المعاهد والكليات في مدينتي الكوت والحلة:

مدينة الكوت

مناطق السكن	كلية التربية	كلية الاقتصاد	المعهد الفني
مركز مدينة الكوت	577	119	593
ناحية واسط	108	6	10
ناحية شيخ سعد	38	.	17
مركز قضاء النعمانية	187	.	87
ناحية الأحرار	68	3	1
مركز قضاء الحي	369	9	170
ناحية الموفقية	87	5	17
ناحية البشائر	.	.	.
مركز قضاء بدرة	53	.	15
ناحية جصان	51	.	2
مركز قضاء الصويرة	.	8	33
ناحية العزيزية	52	6	29
ناحية الزبيدية	33	.	4
ناحية الحضرية	.	.	.
المحافظات	143	33	201
المجموع	1766	189	1179

مدينة الحلة

مناطق السكن	كلية التربية	كلية القانون	كلية الهندسة
مركز مدينة الحلة	515	195	450
ناحية الكفل	18	7	23
ناحية أبي فرق	.	11	35
مركز قضاء المحاويل	128	14	46
ناحية المشروع	18	4	18
ناحية الامام	.	5	.
مركز قضاء الهاشمية	194	10	41
ناحية القاسم	118	10	35
ناحية صدام	19	1	25
ناحية الشوملي	26	3	15
ناحية الطليعة	.	.	8
مركز قضاء المسيب	121	18	68
ناحية السدة	.	1	15
ناحية الأسكندرية	.	4	38
ناحية جرف الصخر	.	2	.
المحافظات	117	168	411
المجموع	1418	597	1373



خارطة (16): إقليم خدمات التعليم العالي

التحديد الجغرافي المقارن لإقليم الخدمات الصحية:

بهدف تحديد إقليم هذه الخدمات اعد الباحث دراسة ميدانية للمرضى الراقدين في مستشفيات مدينتي الكوت والحلة، فقد تم أجراء المسح الميداني لمستشفيات صدام العام والطوارئ والزحف الكبير في مدينة الكوت، ومستشفيات الحلة التعليمي (الجمهوري) ومستشفى الأطفال والولادة ومستشفى مرجان للأمراض القلبية والباطنية، فضلاً على المراجعين للعيادة الخارجية لمستشفى صدام العام ومستشفى الحلة التعليمي.

ظهر من خلال الدراسة الميدانية جدول (17) إن نسبة الراقدين في مستشفى صدام العام الذين هم من خارج المدينة بلغت 42.5٪، أما في مستشفى الطوارئ فقد بلغ عدد الراقدين من خارج المدينة (65) مريضاً وبنسبة بلغت 77.3٪ من العدد الكلي، ويعود ارتفاع نسبة الراقدين من الإقليم إلى كونه المستشفى

الوحيد الذي يوفر الخدمات للمدينة وإقليمها والمناطق الواقعة خارج حدود المحافظة. أما في مستشفى الزحف الكبير للولادة والإمراض النسائية فقد بلغ عدد الراقدات من المناطق الواقعة خارج المدينة (81) مريضة بلغت نسبتهن 49.1٪ من المجموع الكلي للنساء الراقدات.

أما فيما يخص مستشفيات مدينة الحلة التي تم مسحها فقد بلغت نسبة الراقدين من المناطق الواقعة خارج مدينة الحلة في مستشفى الحلة التعليمي 61.1٪. فيما بلغت نسبة النساء الراقدات في مستشفى الولادة والأطفال 48.5٪ أما الراقدون في مستشفى مرجان للأمراض القلبية والجراحة فقد بلغت 59.5٪.

يتضح من خلال ملاحظة جدول (17) الذي تضمن المناطق التي تمثل الإقليم الصحي لمدينة الكوت إن امتداد الإقليم يصل إلى ناحية الزبيدية شمالاً، بينما يلاحظ عدم وجود مراجعين او راقدين من منطقتي العزيزية والصويرة و ذلك لوقوعهما تحت تأثير مدينة بغداد إذ يتجه المرضى للحصول على العلاج اللازم من مدينة بغداد أو مدينة الحلة. بينما يمتد الإقليم جنوباً ليضم جميع أقضية ونواحي الحي وشيخ سعد الواقعة على بعد 45 و 51 كم، كما يضم الإقليم قضاء بدرة الواقعة على بعد 70 كم، إضافة إلى المناطق الواقعة خارج الحدود الإدارية لمحافظة واسط مثل مناطق الفجر في ذي قار وعلي الغربي في ميسان.

أما فيما يخص مدينة الحلة وكما موضح في الجدول (17) والذي حدد مناطق تأثير مستشفيات مدينة الحلة التي تمتد شمالاً لتضم قضاء المحاويل والمناطق المجاورة له وبمسافة تصل إلى أكثر من (45) من عن مدينة الحلة، أما بالنسبة للسكان في مناطق سدة الهندية وجرف الصخر والإسكندرية فيتجهون إلى مدينة المسيب للحصول على الخدمات فيمتد الإقليم ليشمل مناطق الشوملي والطليعة الواقعة على بعد (81) كم إذ يتجه سكان هذه المناطق باتجاه مدينة الحلة إذ تتوفر الخدمات الصحية ذات المستوى الجيد إضافة إلى توفر وسائل النقل التي تساعد على انتقال السكان إلى مركز مدينة الحلة، بينما يضيق امتداد

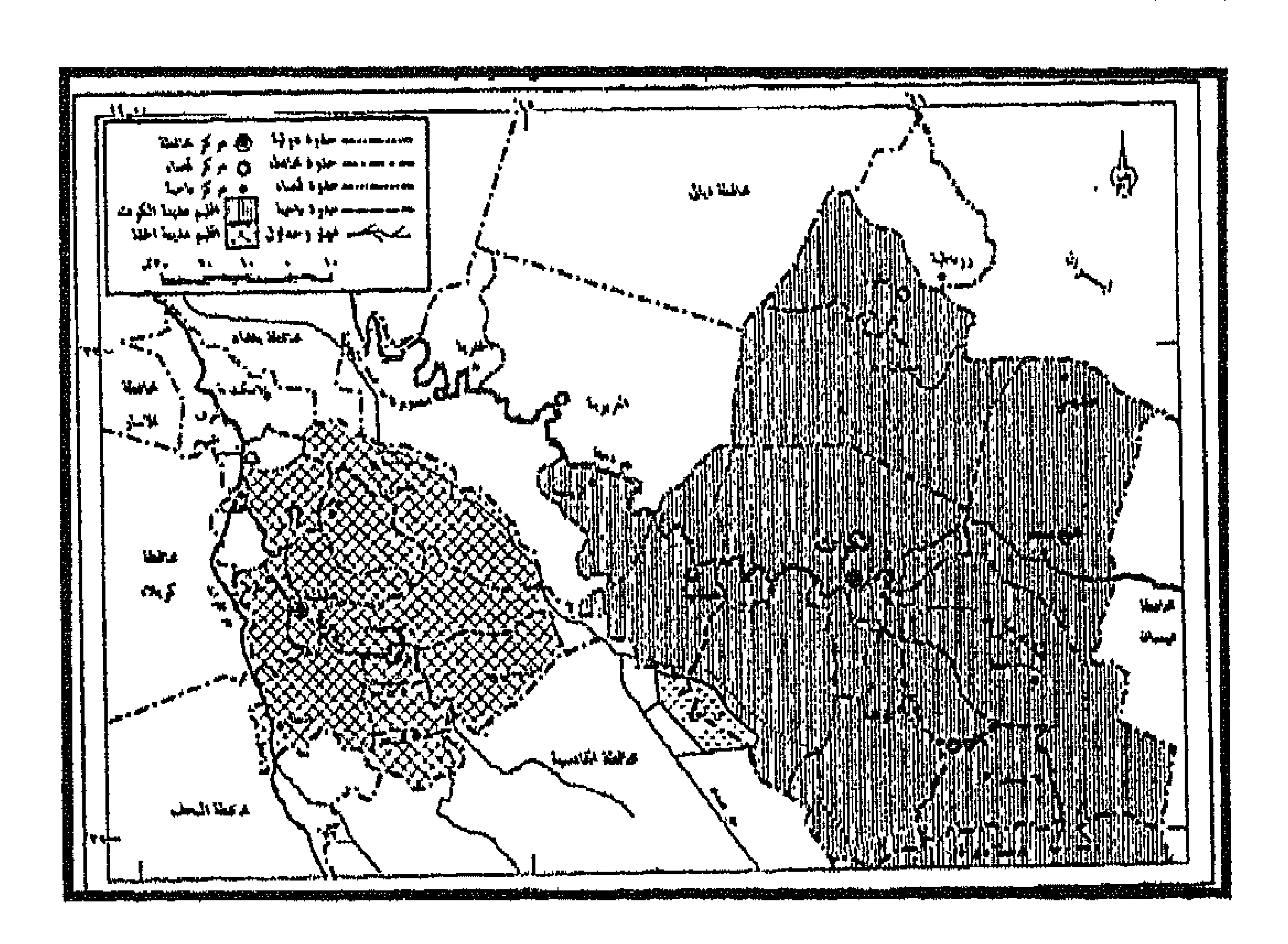
الإقليم شرقاً وذلك لقلة الاستيطان البشري ضمن هذا الاتجاه حيث المناطق الصحراوية، أما فيما يخص مدينة الكفل فعلى الرغم من وجود علاقة تربطها بمدينة الكوفة فقد ارتبط سكانها بمدينة الحلة للحصول على العلاج وذلك لوجود المستشفيات المتخصصة بالرغم من قربها إلى مدينة الكوفة. وكما موضح في الخريطة (17).

جدول (17): مناطق سكن وأعداد الراقدين والراقدات في مستشفيات الكوت والحلة:

مدينة الكوت				مدينة الحلة			
المنطقة	مستشفى صدام العام	مستشفى الطوارئ	مستشفى الزحف الكبير	المنطقة	مستشفى الحلة التعليمي	مستشفى الولادة والأطفال	مستشفى مرجان للأمراض القلبية
مركز مدينة الكوت	115	19	84	مركز مدينة الحلة	44	87	36
ناحية واسط	9	7	21	ناحية الكفل	9	12	7
ناحية شيخ سعد	7	4	16	ناحية أبي فرق	4	.	8
مركز قضاء النعمانية	9	13	9	مركز قضاء المحاويل	7	9	8
ناحية الأحرار	13	9	13	ناحية المشروع	6	5	4
				ناحية الامام	5	6	.
مركز قضاء الحي	12	9	7	مركز قضاء الهاشمية	8	14	8
ناحية الموفقية	7	7	6	ناحية القاسم	9	6	5
ناحية البشائر	.	.	.	ناحية صدام	5	12	3
				ناحية الشوملي	6	9	4
				ناحية الطليعة	3	6	.

مدينة الكوت			
المنطقة	مستشفى صدام العام	مستشفى الطوارئ	مستشفى الزحف الكبير
مركز قضاء بدرة	6	6	3
ناحية جصان	7	5	4
مركز قضاء الصويرة	.	.	.
ناحية العزيزية			
ناحية الزبيدية	.	.	.
ناحية الحفرية	5	.	.
الفجر/ ذي قار	.	.	.
علي الغربي/ ميسان	6	5	.
	4	.	.
المجموع	200	84	165

مدينة الحلة			
المنطقة	مستشفى الحلة التعليمي	مستشفى الولادة والأطفال	مستشفى مرجان للأمراض القلبية
مركز قضاء المسيب	.	2	4
ناحية السدة	.	.	.
ناحية الإسكندرية	.	.	.
ناحية جرف الصخر	.	.	.
كربلاء	3	1	1
الصويرة	2	.	1
الناصرية	2	.	.
المجموع	113	169	89



خريطة (17): إقليم الخدمات الصحية في مدينتي الكوت والحلة

التحديد الجغرافي المقارن لإقليم تدفق قوة العمل الصناعية:

اقتصرت الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث على معملي الشركة العامة للصناعات النسيجية في الكوت ومعمل الصناعات النسيجية في مدينة الحلة، وذلك لكونهما يمثلان أكبر المؤسسات الصناعية في المدينتين ويعمل فيها أعداد كبيرة من العمال من خارج المدينتين، بينما لم تحقق المؤسسات الصناعية الأخرى هدف الدراسة إذ كان معظم العاملين من مركز المدينتين وقلة أعداد العاملين من المناطق الواقعة خارج المدينتين.

لقد جرى المسح الميداني في معامل شركة واسط للصناعات النسيجية والتي تضم (3220) عاملاً، والشركة العامة للصناعات النسيجية في مدينة الحلة والتي تضم (2600) عامل ولتحديد العلاقة بين مناطق السكن وموقع العمل لمدينة الكوت تضمن الجدول (18) البيانات التي تخص إقليم قوة العمل الصناعية لمدينة الكوت إذ يلاحظ:

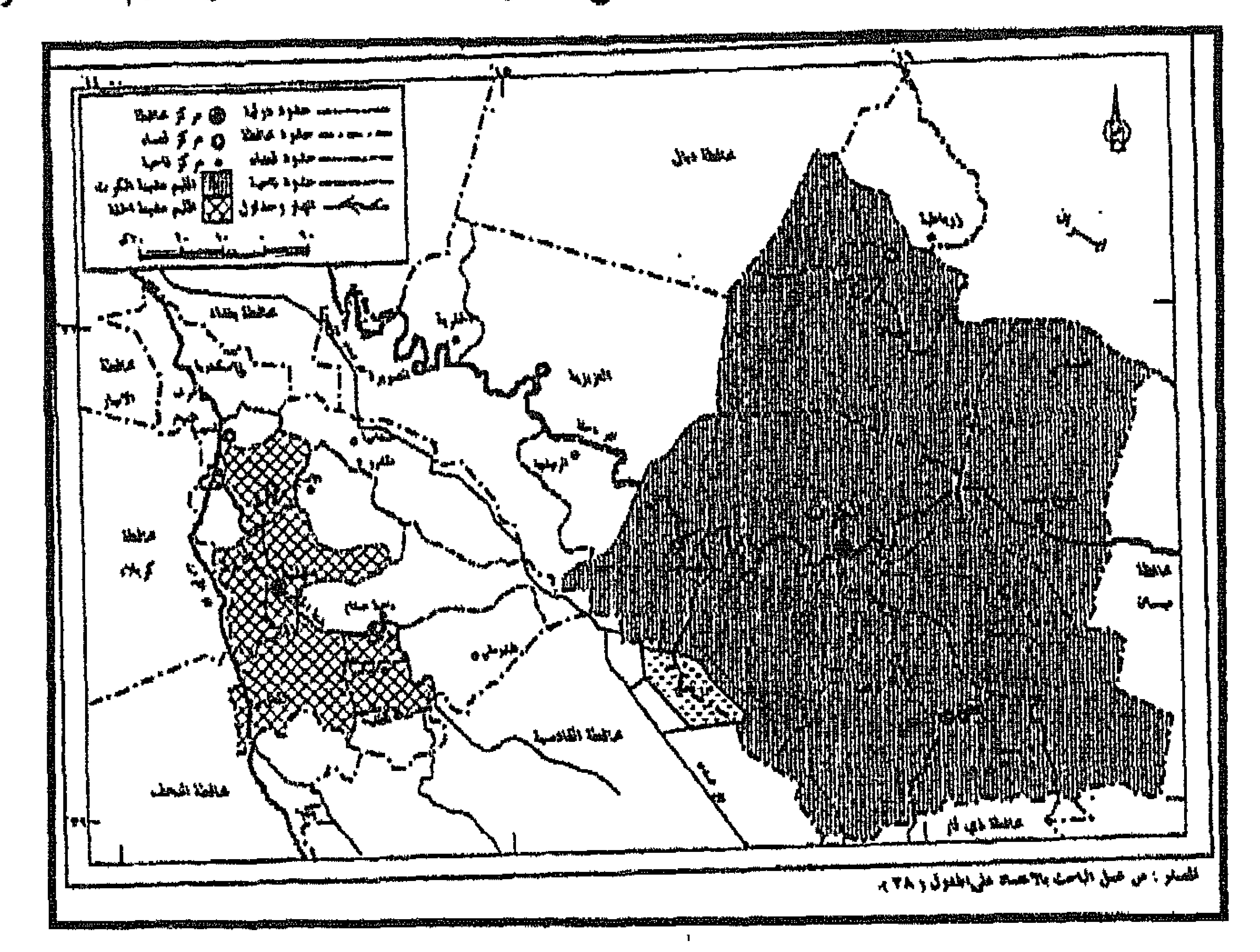
على ضوء نتائج التحليل أعلاه يتحدد إقليم تدفق قوة العمل الصناعية لمدينة الكوت ليضم قضاء النعمانية الواقعة شمال مركز مدينة الكوت بمسافة (38) كم، ويمتد نحو الجنوب والجنوب الشرقي ليضم قضاء الحي وناحية شيخ سعد الواقعين على بعد (45) كم و (51) كم على التوالي، أما شرقاً فيمتد ليشمل قضاء بدرة الواقعة على بعد (70) كم ونحو الشمال الغربي يمتد ليشمل ناحية الأحرار الواقعة على بعد (25) كم، ويستغرق الوقت اللازم لقطع هذه المسافات ما بين (20 . 60) دقيقة. خريطة (18).

أما فيما يخص مدينة الحلة وكما أوضح المسح الميداني جدول (18) والذي تضمن مناطق تدفق قوة العمل يلاحظ، حددت مناطق تدفق قوة العمل الصناعية تحدد إقليمها بحيث يمتد شمالاً ليضم قضاء المحاويل الواقعة على بعد (50) كم،

ويمتد جنوباً ليضم ناحية القاسم الواقعة على بعد (35) كم ويمتد غرباً ليضم ناحية أبي غرق الواقعة على بعد (23) كم وكما موضح في الخريطة (18).

جدول (18): عدد العاملين الصناعيين المتدفقين إلى معمل الصناعات النسيجية في مدينتي الكوت والحلة:

مدينة الكوت			مدينة الحلة		
مناطق السكن	عدد المتدفقين	النسبة المئوية	مناطق السكن	عدد المتدفقين	النسبة المئوية
ناحية واسط	.	.	القرى المجاورة	576	35.1
ناحية شيخ سعد	73	17.9	ناحية الكفل	105	6.5
			ناحية ابي غرق	245	14.9
قضاء النعمانية	87	21.3	قضاء المحاويل	112	6.8
ناحية الحرار	67	16.4	ناحية المشروع	.	.
			ناحية الإمام	.	.
قضاء الحي	108	26.5	قضاء الهاشمية	279	16.9
ناحية الموفقية	43	10.6	ناحية القاسم	326	19.8
			ناحية صدام	.	.
			ناحية الشوملي	.	.
			ناحية الطليعة	.	.
قضاء بدرة	29	7.3	قضاء المسيب	.	.
ناحية جصان	-	.	ناحية السدة	.	.
قضاء الصويرة	.	.	ناحية الأسكندرية	.	.
ناحية العزيزية	.	.			
ناحية الحفرية	.	.			
المجموع (خارج المدينة)	407	12.6	المجموع (خارج المدينة)	1643	63.1
مدينة الكوت	2813	87.4	مدينة الحلة	957	36.9
المجموع الكلي	3220	100	المجموع الكلي	2600	100



خريطة (18) إقليم تدفق قوة العمل الصناعية

التحديد الجغرافي المقارن لإقليم الخدمات التجارية:

أعتمد الباحث في تحديد إقليم الخدمات التجارية لمدينتي الكوت والحلة تم من خلال تحليل سوق المدينة بتحليل العلاقات التجارية للمحلات التجارية المتخصصة وتحديد المناطق التي تخدمها.

إقليم تجارة المفرد:

يشمل إقليم خدمات تجارة البيع بالمفرد لمدينتي الكوت والحلة النطاق الريفي المحيط بهما والتي تقع ضمن الإقليم الكثيف ويتم الحصول على البضائع ضمن إقليم تجارة المفرد بالتردد اليومي أو الأسبوعي.أظهر المسح الميداني الذي أجري في مدينة الكوت للسكان المتسوقين في سوق المدينة الرئيس بأن 71.2٪ منهم كان من سكان مدينة الكوت، بينما بلغت نسبة المتسوقين من القرى المجاورة 20.4٪ من المجموع الكلي والتي تقع على بعد يتراوح ما بين (5 – 21) كم عن المدينة

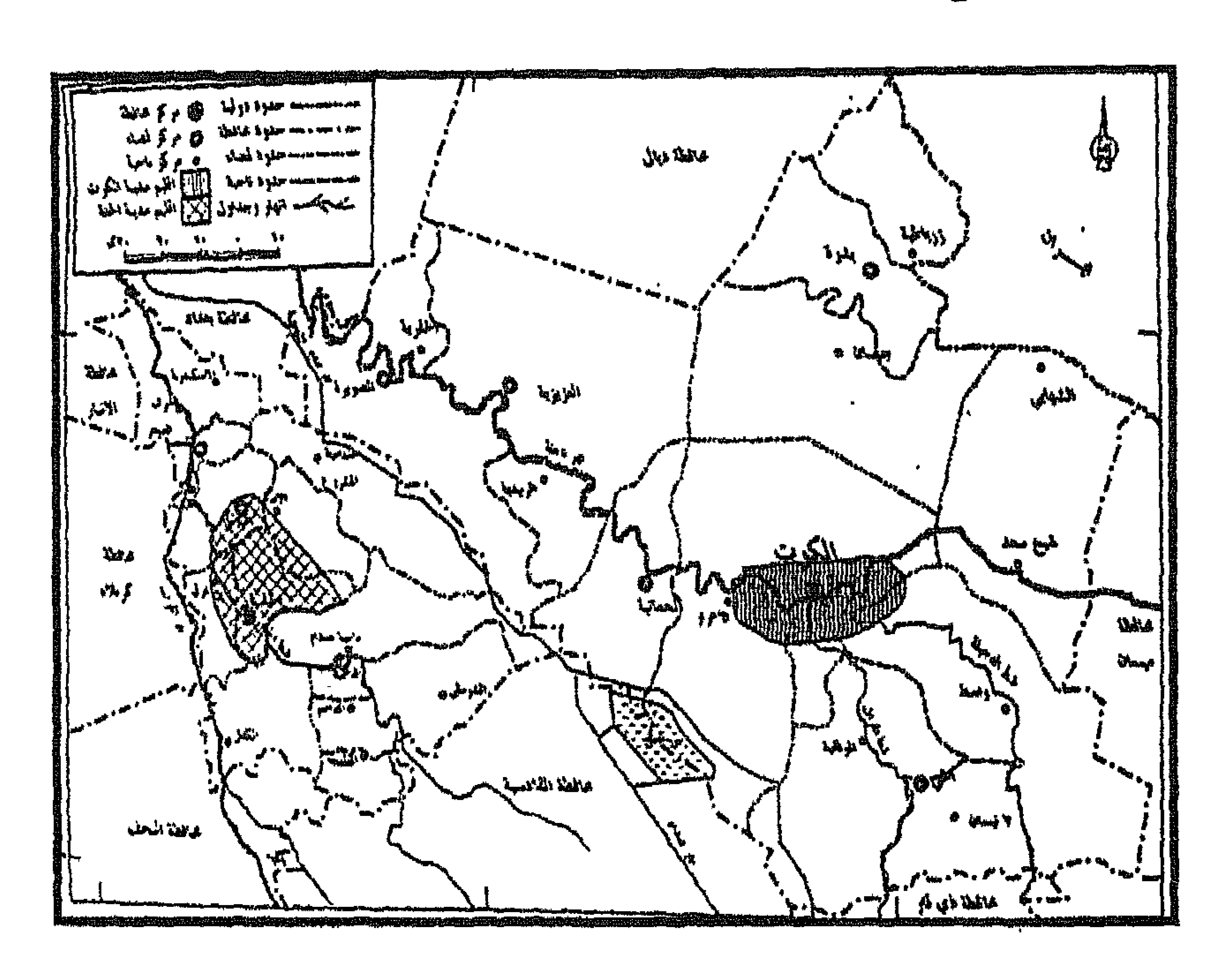
والمتمثلة بقرى الكارضية والفلاحية والطويسات والسوادة وسيد شاطي والبسروكية ونهر جسام والدلج والمخطم وام هليل والداحرة والذهب الأبيض وشاذي ومعيكيط والبتار، بينما بلغت نسبة المتسوقين من المدن القريبة والمتمثلة بالأحرار والدلج والدجيلة حوالي 8.4٪ .أما في مدينة الحلة فقد أوضح المسح الميداني ان 73.4٪ من السكان المتسوقين هم من سكان مدينة الحلة بينما بلغت نسبة المتسوقين من القرى المجاورة 19.2٪ و 7.4٪ من الأقضية والنواحي القريبة مثل أبي غرق والمحاويل والإمام .جدول رقم (19).

جدول (19) أعداد المتسوقين في المنطقة التجارية حسب مناطق السكن لمدينتي الكوت والحلة:

مدينة الكوت			مدينة الحلة		
المنطقة	العدد	النسبة المئوية	المنطقة	العدد	النسبة المئوية
مركز المدينة القرى المجاورة الأقضية والنواحي	712 204 84	71.2 20.4 8.4	مركز المدينة القرى المجاورة الأقضية والنواحي	734 192 74	73.4 19.2 7.4
المجموع	100 0	100	المجموع	100 0	100

اتضح للباحث أن أبعاد إقليم تجارة المفرد لمدينة الكوت يمتد شمالاً حتى قرى منطقة البتار الواقعة على بعد (19) كم وجنوباً حتى قرى منطقة طويسات والدجيلة الواقعة على بعد (21) كم، وغرباً باتجاه قرى مناطق البسروكية الواقعة على بعد (14) كم، أما شرقاً فيمتد إلى مسافة (5) كم فقط وذلك لعدم وجود القرى ضمن هذا المحور لكونها مناطق خالية من الاستيطان، وبذلك تتحدد أبعاد الإقليم بصورة متساوية تقريباً وفي الاتجاهات التي أشير إليها.

أما بالنسبة إلى تحديد أبعاد إقليم تجارة المفرد لمدينة الحلة فهو يمتد بأبعاد تكاد تكون متساوية، وضمن الاتجاهات الأربعة وعلى بعد يمتد إلى مسافة (15 . 20) كم إذ يمتد الإقليم أكثر نحو الشمال وإلى الجنوب وذلك لامتداده مع طرق النقل وكما موضح على الخريطة (19).



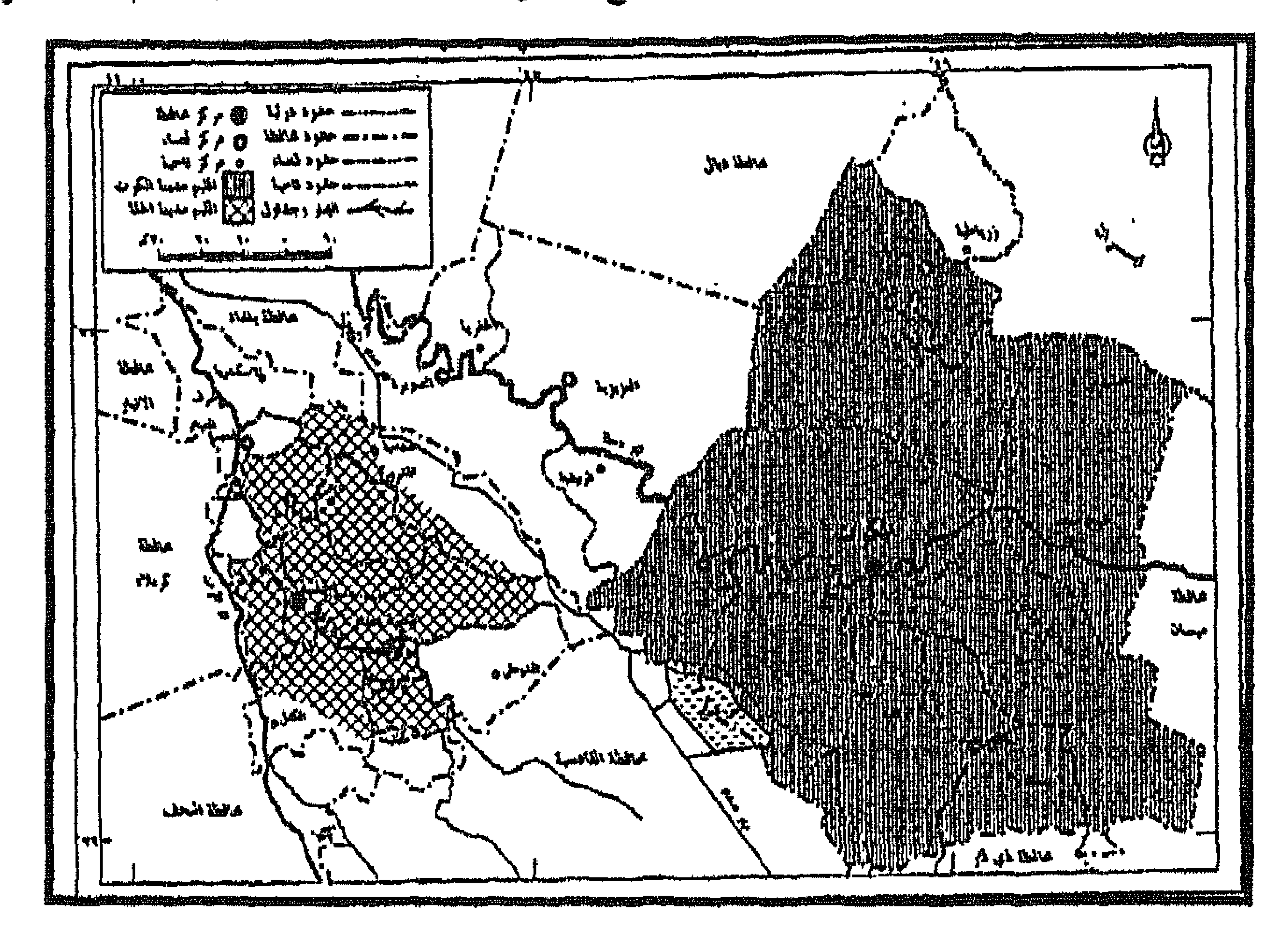
خريطة (19) إقليم خدمات تجارة المفرد

إقليم تجارة البيع بالجملة:

يشمل هذا الإقليم المناطق التي تحصل على السلع والبضائع من محلات البيع بالجملة في مدينتي الكوت والحلة والتي تشمل: الملابس، والأقمشة، والأحذية الجلدية والمطاطية، والمواد العطارية، و المواد الكهربائية، و المواد الإنشائية، وأصباغ الدور ،والمواد الغذائية، والحبوب والتجهيزات الزراعية .وقد تم استجواب عينة من أصحاب المحلات التجارية من بائعي الجملة ولمختلف السلع والبضائع.

لقد حدد الباحث إقليم بيع الجملة لمدينة الكوت بمناطق قضاء النعمانية شمالاً ونحو مناطق الحي وواسط جنوباً وإلى منطقة شيخ سعد نحو الجنوب الشرقي وإلى ناحية الأحرار غرباً وبذلك بلغت أبعاد الإقليم باتجاه الشمال نحو (38) كم والجنوب نحو (45) كم وشرقاً باتجاه قضاء بدرة لمسافة (70) كم، وغرباً باتجاه (25) كم، ولمسافة (51) كم نحو الجنوب الشرقي مع امتداد طريق كوت – ميسان، إذ يلاحظ استطالة الإقليم نحو الجنوب الشرقي وذلك بسبب اعتماد هذه المناطق على مدينة الكوت كمدينة رئيسة للتبضع إذ تمثل أقرب المناطق إليها. خريطة (20).

أما بالنسبة إلى مدينة الحلة فأن إقليم تجارة الجملة يمتد شمالاً ليضم منطقة قضاء المحاويل ولمسافة (50) كم، بينما لم يدخل قضاء المسيب ومناطقه لاتجاه سكانها في الحصول على حاجاتهم من مدينة بغداد وكربلاء، كذلك لم تدخل ضمن الإقليم ناحية الهندية وذلك لحصول سكانها على السلع من مخازن البيع بالجملة من مدينة كربلاء، كذلك لم تدخل ضمن إقليمها التجاري لبيع الجملة مدينة الكفل ومناطقها القريبة منها إذ يتجه سكانها إلى محلات البيع بالجملة في مدينة النجف، ويمتد جنوباً ليشمل قضاء الهاشمية بينما لم تدخل مناطق الشوملي والطليعة ضمن الإقليم إذ يتجه سكانها في الحصول على بضائعهم إلى محافظة القادسية أما شرقاً فيضم منطقة الصدامية في المشروع وكما موضح في الخريطة (20).



خريطة (20) إقليم تجارة الجملة لمدينتي الكوت والحلة

ثانيا: دراسة الباحث مازن عبد الرحمن جمعه الهيتي:

اختار الباحث مدينة هيت لأهميتها في كونها مركز ومدينة إقليمية إذ نشأت لتؤدي وظيفتها وسط إقليم يقوم فيه التفاعل على العلاقات المتبادلة التي تجعل منها حقيقة جغرافية مميزة.وقد اعتمد الباحث في تحديد الإقليم الوظيفي لمدينة هيت بالاعتماد على معايير في تحديد أنطقة التأثير الوظيفية ذات التجانس النسبي ويتطابقها واهم هذه المعايير الإدارية والتجارية والخدمية ومعيار نقل ، ويرى أن الاستخدام الكفء للمعايير ساعد في تحديد أنظمة التأثير الوظيفي للمدينة ضمن هذه التحديدات على اعتبار إن المدن ترتبط بالمناطق المحيطة بعلاقات وظيفية متنوعة فهي كما وصفها جفرسن (لا يمكن أن تعيش في فراغ ولا تظهر من نفسها بل يقيمها الريف لتؤدي عمل لابد إن تقوم بها في أماكن مركزية). وتحدد هذه المعايير بالآتي:

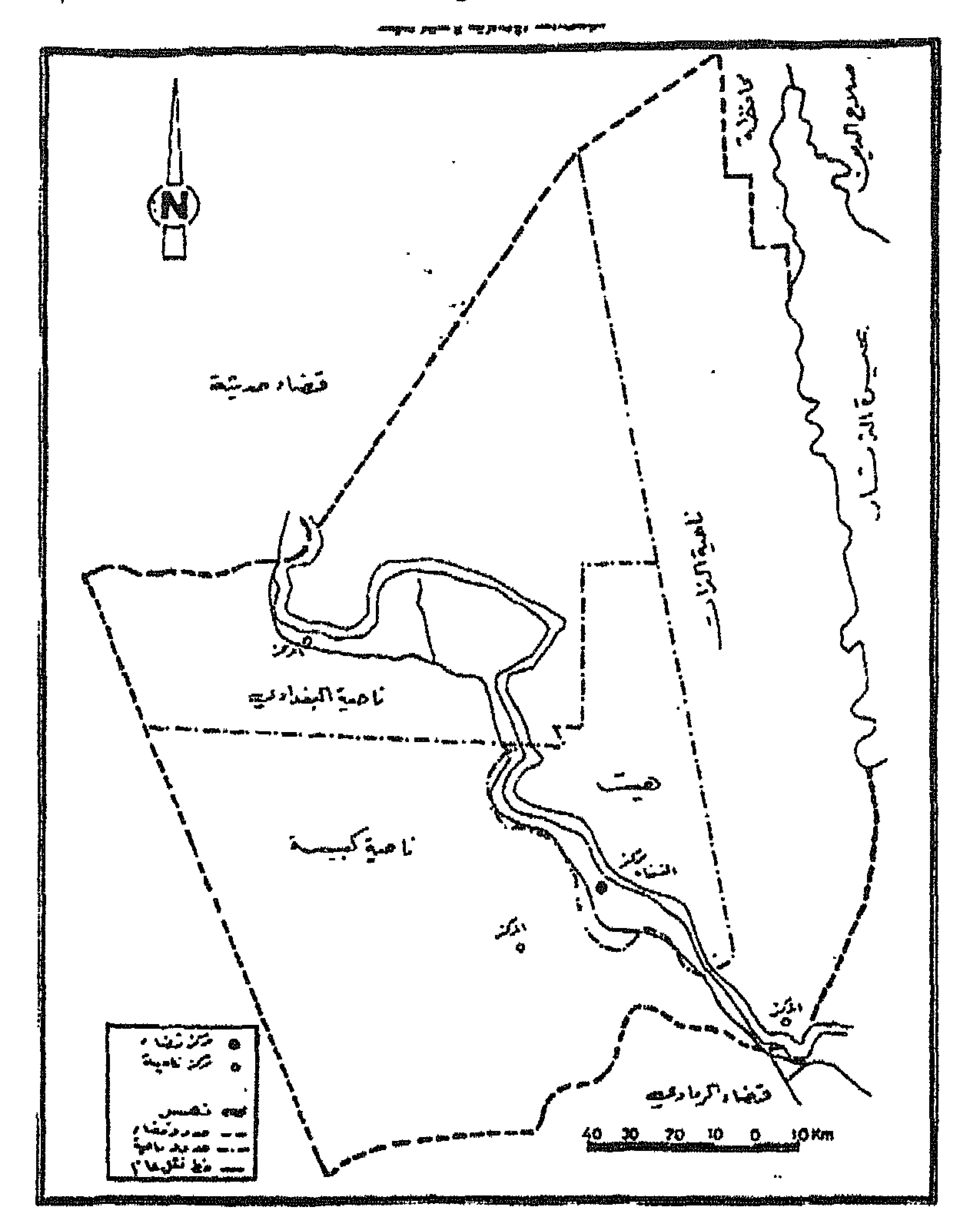
1. معيار الخدمات الإدارية
2. معيار الخدمات المالية
3. معيار الخدمات التجارية
4. معيار الخدمات الصحية
5. معيار الخدمات التعليمية
6. معيار خدمات وسائط النقل

ويعد المعيار الأخير هو المعيار المستخدم في قياس تحديد حدود تأثير مدينة هيت في الإقليم.

1) **معيار الخدمات الإدارية:**

تمثل مدينة هيت مركز إداريا رئيسا يمتد تأثيرها ليغطي الوحدات المساحية والنواحي والقرى التابعة لها، خارطة رقم (21). وهي كل من ناحية البغدادي والقرى التابعة لها وناحية الفرات والقرى التابعة لها وناحية كبيسة والقرى التابعة لها، إذ يرتبط سكان هذه النواحي بمركز مدينة هيت لغرض إنجاز معاملتهم الرسمية وأعمالهم الإدارية نتيجة لتركز المؤسسات الإدارية (الحكومية) المختلفة المتمثلة بـ(9) مؤسسات، جدول رقم (21). وهي (القائم مقامية والبلدية والجنسية والأحوال المدنية والتسجيل العقاري ودار العدالة (المحكمة) والموارد المائية والزراعة والكهرباء

ودائرة الماء، وكل هذه المؤسسات لها وظيفة إقليمية ماعدا (البلدية) فان لها وظيفة محلية تغطي التصميم الأساس للمدينة



خارطة رقم (21) تبين الوحدات الإدارية التابعة لإقليم مدينة هيت

جدول رقم (21): يبين مؤسسات الخدمات الإدارية وعدد العاملين وموقعها:

ت	صنف المؤسسة	موقعها الحالي	عدد العاملين
1	القائممقامية	حي المعلمين	8
2	الجنسية	حي المعلمين	8
3	التسجيل العقاري	حي المعلمين	6
4	المحكمة	حي المعلمين	25
5	الموارد المائية	حي المعلمين	10
6	الزراعة	حي المعلمين	12
7	الماء .	قندي والكبانية	15
8	الكهرباء	حي المعلمين	25
9	البلدية	السوق	20
المجموع		—	129

علما أن قضاء هيت يشمل ثلاث نواحي وهي (ناحية البغدادي وناحية الفرات وناحية كبيسة) حيث يحد القضاء من جهة الشمال محافظة صلاح الدين، ومن الشمال الغربي محافظة نينوى وقضاء حديثة، ومن جهة الجنوب الغربي قضاء الرطبة أما من جهة الجنوب الشرقي قضاء الرمادي وقضاء الفلوجة من جهة الشرق من الشمال الشرقي بحيرة الثرثار، وبغض النظر عن العلاقات الوظيفية الرئيسية التي تمارسها مراكز الاقضية منها قضاء هيت على النواحي التابعة لها يمكن تميز بعدين مكانيين لهذه العلاقة وهي:

البعد الأول: ويمثل بوحدة مركز قضاء هيت البالغة مساحته حوالي (8191) كم^2 وبعدد سكان (65336) نسمة وتمتد مكانيا في دائرة معدل نصف قطرها (11) كم حول الحدود البلدية لمدينة هيت.

البعد الثاني: ويمثل بالوحدات الإدارية على مستوى الناحية التابعة إداريا لقضاء هيت المتمثلة بناحية البغدادي على الجانبين الأيمن والأيسر لنهر الفرات والبالغ مساحتها (1889) كم2، بعدد سكان (13962) نسمة، وناحية كبيسة على الجانب الأيمن لنهر الفرات جنوب المدينة والبالغة مساحتها (2401) كم2 وعدد سكان (7205) نسمة وناحية الفرات على الجانب الأيسر للنهر نفسه والبالغة مساحته (3435) كم2 وعدد سكان (9977) نسمة[1]. وضمن إطار مكاني يمتد بشكل (شريطي) على طول نهر الفرات فهو العامل الأساسي في مركز السكان على طول مجراه مشكلا حزاما اخضر من المزروعات المختلفة على جانبيه، ليكون على نطاق يمتد لـ(10) كم لناحية الفرات وكبيسة وقرية المحمدي وبهذا يكون النطاق الأول ضمن نفوذ المركز الإداري للقضاء وبصورة مباشرة والمتمثل بإقليم الخدمات الإدارية الكثيف (المماس) بحيث يكون النطاق الثاني الممتد حول النطاق الأول والذي يشمل الوحدات الإدارية التي يديرها مركز قضاء هيت بصورة غير مباشرة عن طريق مراكز النواحي.

جدول رقم (2): يبين الوحدات الإدارية ومساحتها وسكانها:

ت	الوحدة الإدارية	المساحة/ كم	السكان/ نسمة
1	ناحية البغدادي	1889	13962
2	ناحية كبيسة	2401	7205
3	ناحية الفرات	3435	9977
المجموع		8191	31144

(1) وزارة التخطيط، هيئة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، إستراتيجية التنمية لعام 2000، ص 12.

وقد اتضح للباحث أن العلاقة بين مركز مدينة هيت الإداري وإقليمها علاقة قوية إذ تبلغ مساحة الإقليم الإداري (8191) كم2، حيث كانت نسبة المعتمدين على الخدمات الإدارية من خارج المدينة أعلى من نسبة المعتمدين من سكان مركز المدينة من خلال ما تقدمه الدوائر الحكومية الرسمية من خدمات، والواضح من هذا الترابط الوثيق بين مركز المدينة وإقليمها إن التردد الكبير اليومي لسكان الإقليم إلى هذه المؤسسات من اجل إنجاز المعاملات الرسمية التي تهم الفرد والتي حققها عامل النقل الحيوي؛ (إذ إن المدينة كثيرا ما ينظر إليها بكونها مركزا (عقدة) لالتقاء المواصلات والطرق) و بدونها يصبح التخصص الوظيفي لاستعمالات الأرض داخل المدينة أمر مستحيل. وهذا ما حققه النقل البري المتمثل بالواسطة النقلية (السيارة) [1]. التي تؤمن النقل بصورة سهلة و يومية، وقد اعتمد في قياس نفوذ الخدمات الإدارية المدى الذي تصله الخدمات الإدارية عن طريق قياس عدد الوافدين إلى مركز المدينة بواسطة سيارات الأجرة ذات (4 أشخاص) لعدم توفر الباصات والصحف المعتمدة في قياس حدود الأقاليم عالميا والذي سوف نتطرق له لاحقا. ومن الطرائق المعتمدة في قياس حدود الخدمات طريقة (خطوط الزمن المتساوية).

طريقة خطوط الزمن المتساوية:

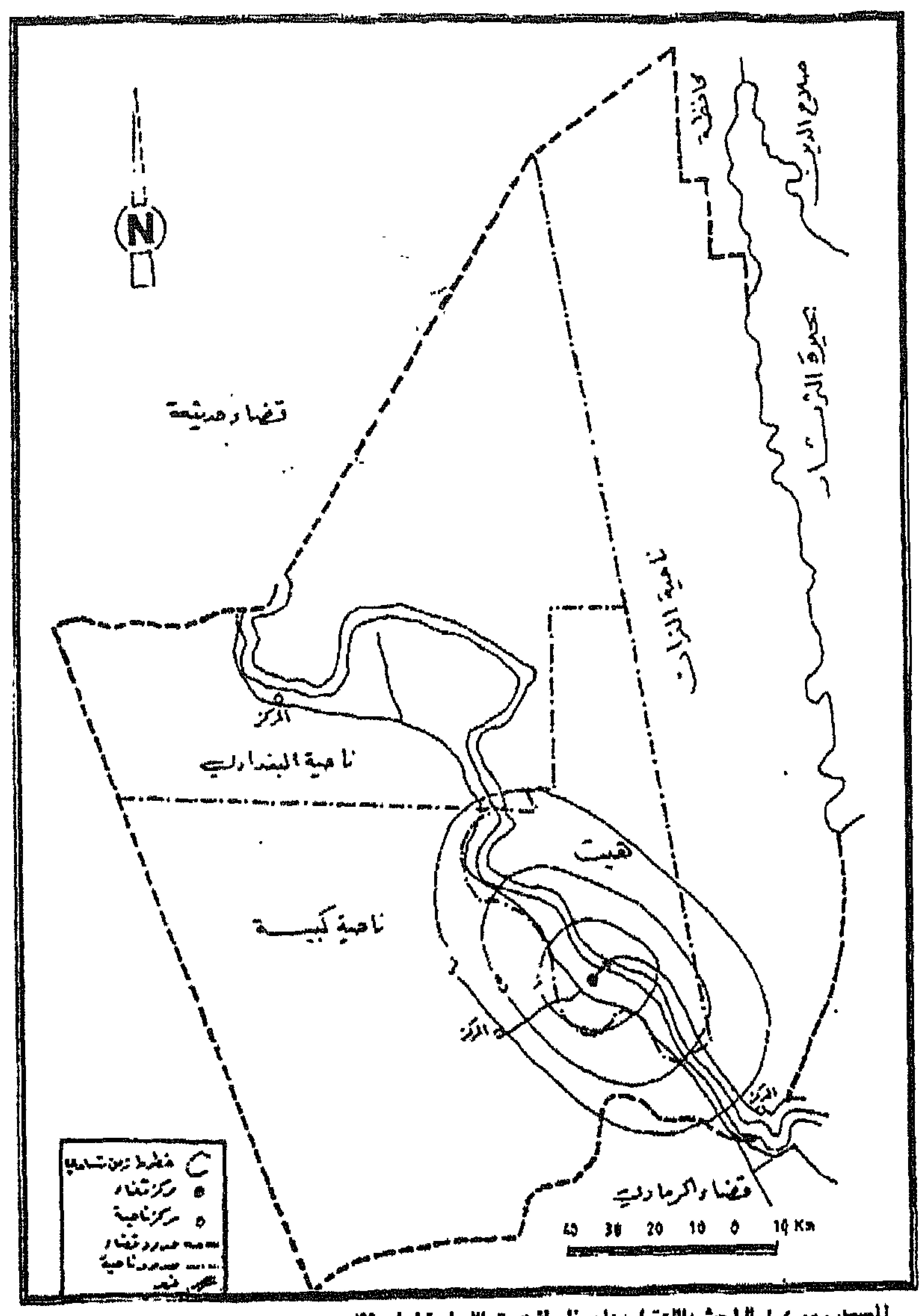
تم رسم خطوط حول مركز المدينة تقيس الزمن الذي يمكن أن يقطعه المترددون إلى مركز المدينة والمستفيدون من خدماتها المختلفة، بالاتجاهات على طول الطرق المؤدية إلى مركز المدينة وذلك لان مدينة هيت من المدن النهرية في وجودها مما جعل شكلها طوليا، انظر خارطة رقم (22).

---

(1) د. صالح فليح حسن الهيتي، حركة النقل داخل المدن، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد الثاني عشر، 1981، ص 100.

جدول رقم (23): بين خطوط الزمن المتساوية لمدينة هيت:

محور الطريق	10 دقيقة /كم	25 دقيقة /كم	40 دقيقة /كم
هيت – بغدادي – حديثة	10	12	37
هيت – كبيسة – رطبة	6	17	38
هيت – الفرات – تل اسود – الرمادي	7	20	36
هيت – المحمدي – العكبة – الرمادي	5	22	36



خارطة رقم (22) تبين خطوط الزمن المتساوية لإقليم مدينة هيت

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام 1990)

ويلاحظ من الجدول السابق إن اقصر مسافة لخطوط الزمن المتساوية كانت باتجاه محور (هيت – المحمدي) والسبب في ذلك الازدحام المروري على الطريق الذي يربط أقاليم المنطقة الغربية بمدينة بغداد ومن ضمنها منطقة

الدراسة، فنجد الازدحام وضيق الطريق وكثرة الإلتواءات فيه وكونه مؤلفا من ممرين (للذهاب والإياب) الأمر الذي يؤدي إلى بطء السير عليه، أما أطول مسافة لخطوط الزمن المتساوية فكان باتجاه طريق (هيت البغدادي) وهذا مؤشر على إن حركة المرور على طريق البغدادي هيت أكثر ازدحاما وأيسر انطلاقا وانسيابية وان تبليط الشارع وزيادة عرضه يزيد حركة التنقل، كونه هو الطريق الذي يربط المدينة بباقي الاقضية التابعة للمحافظة باتجاه الغرب في مدينة القائم والمستخدم من سائقي السيارات (الأجرة) وشاحنات نقل البضائع.

معيار الخدمات المالية:

تتمثل هذه المؤسسة بـ (مصرف الرشيد)، وهي المؤسسة الوحيدة في الإقليم في تلبية متطلبات الأفراد في الحصول على الخدمات المصرفية (كالإيداع والسحب واستلام الرواتب السفتجة) وجاء توقيعها ضمن المنطقة التجارية المركزية لمدينة هيت والمتداخلة مع الوظيفة السكنية لحي (القادسية).وقد بلغ عدد العاملين في هذه المؤسسة (35) موظفا على أنهم من سكنة مركز المدينة ولا يقطعون زمنا طويلا في الوصول من أماكن سكناهم إلى محل العمل أكثر من (8) دقائق، حيث يقدم مصرف الرشيد الخدمات المتعلقة بـ(رواتب الشهداء والمفقودين والأسرى ورواتب المتقاعدين (المدنيين والعسكريين) إضافة إلى رواتب الموظفين العاملين في المؤسسات الحكومية (الكهرباء والبريد والماء والمجاري والمدارس والبلدية والشرطة والبيطرة ومستشفى هيت والمراكز الصحية) وغيرها.

فقد أظهرت الدراسة الميدانية التي أجريت لثلاث فترات في شهر واحد لـ(450) مراجعا، حيث تكون أقصى الزيارات في نهاية الشهر وقد وصلت إلى (250) مراجعا، (175) مراجعا من خارج مدينة هيت بنسبة (70)٪ و(75) مراجعا من داخل المدينة بنسبة (30) ٪، في حين بلغ عدد المراجعين في المدة الثانية والتي هي (10) أيام (150) مراجعا، (100) مراجعا هم من خارج حدود مدينة هيت بنسبة (70) ٪، في حين بلغت نسبة المراجعين من داخل المدينة (30٪) لـ(50) مراجعا، أما

المدة الثالثة للعشرة أيام الأخيرة تنقسم إلى(30) مراجعا من داخل المدينة وغرض مراجعتهم الأساسي (الإيداع أو السحب أو لإنشاء الصكوك) أما (20) مراجعا المتبقين تكون مراجعتهم لغرض استلام الرواتب المتأخرة أو للسحب والإيداع [1]، ومن هذا العرض يتبين إن خدمات هذه المؤسسة لا تقتصر على الحدود البلدية للمدينة والقرى التابعة لها وإنما تمتد إلى نطاق واسع ليشمل الإقليم بأكمله الأمر الذي أضحى ذا أهمية لإقليم مدينة هيت في إظهار مركزيتها في وسطها الإقليمي، والتي تتطابق حدود تأثيرها في تقديم الخدمات مع حدود نفوذ الخدمات الإدارية[1]. انظر خارطة رقم (23).

معيار الخدمات التجارية:

من اجل تحديد حدود تأثير منطقة الدراسة في وسطها الإقليمي فقد اعتمد الباحث معيار الاستفادة من الخدمات التجارية من سكان المدينة وسكان الإقليم عن طريق التردد اليومي والتدفق المستمر بصورة مختلفة (يومية أو دورية) إلى السوق: (هو مكان مخصص يوجد فيه مستهلكون وبائعون تنقل إليهم البضائع والمنتجات الصناعية لغرض الاستهلاك اليومي) [2] ومن خلال تحليل العلاقات التجارية للمؤسسات التجارية المتخصصة ببيع المفرد والبيع بالجملة وتحديد المناطق التي تخدمها، لذلك تم جمع البيانات والإحصاءات الناتجة عن الدراسة الميدانية وأعدادها بجداول تمثل المناطق التي يتردد إليها السكان ومن ثم تسقيطها على الخارطة.

---

(1) مقابلة شخصية مع مسئولة الحسابات (فليحة عبود شافي) بتاريخ 15 / 3 / 2004.

(2) John E. Gibson, Designing The New City , Asystemic Approuch, U.S.A. ,1977, P. 218.

إقليم تجارة المفرد:

(يعد إقليم تجارة المفرد من أهم المعايير المعتمدة في تحديد إقليم المدينة التجاري من خلال الوظائف والخدمات التي تقدمها مؤسسات تجارة المفرد) [1] ويتحدد إقليم خدمات تجارة البيع بالمفرد لمدينة هيت بالنطاق الريفي المحيط بها والتي تقع ضمن الإقليم الكثيفويتم الحصول على البضائع ضمن إقليم تجارة المفرد من خلال تردد المتسوقين اليومي والأسبوعي لمركز المدينة والذين يقيمون في النطاق الأقل من (7 – 10) كم والذي يحيط بشكل مباشر، وتتمثل تجارة المفرد (بالمؤسسات المتمركزة في السوق الداخلي للمدينة أو المنطقة التجارية المركزية (C. B. D)[2] والشارع التجاري والمتصل بمركز المدينة بصورة مباشرة (شارع الجري) وتم اختيار المؤسسات الرئيسة ذات الوظيفة المحلية والإقليمية في المدينة لتحديد حدود تجارة المفرد في الإقليم المجاور وهي (مؤسسات تجارة الفواكه والخضراوات، ومؤسسات تجارة المواد الغذائية ومؤسسات تجارة الأجهزة الكهربائية والمنزلية وتجارة الملابس الجاهزة والأقمشة والكماليات ومؤسسات تجارة الذهب ومؤسسات تجارة الخشب والموبيليات والأثاث).

حيث اظهر المسح الميداني الذي اجري لإقليم هيت للسكان المتسوقين في سوق المدينة الرئيس بان (320) كانوا من سكان مدينة هيت، بينما بلغت نسبة المتسوقين من القرى المجاورة بـ (14)٪ من المجموع الكلي والتي تقع على بعد يتراوح مابين (5 – 7) كم باتجاه الشرق نحو قرية المحمدي على الجانب الأيمن لنهر الفرات ونحو ناحية الفرات على الجانب الأيسر للنهر نفسه، أما بخصوص اتجاه الغرب فهو من (7 – 21) كم نحو ناحية البغدادي والجنوب الغربي لناحية كبيسة، والسبب يعود للامتداد الشريطي على طول نهر الفرات والمتمثلة بالقرى الغربية فعلى الجانب الأيمن لنهر الفرات (بصائر، قنان، شخصلية، حسنية، مصخن،

---

(2) د. محمد علي الفرا، مناهج البحث في الجغرافية بالوسائل الكمية، الكويت، وكالة المطبوعات، 1980، ص309 – ص345.

(3) Rhind. David and R. hudson. land use , first puplish ,methuenCo. 1. Td , U.S.A , 1980, P – 173.

الخالدية، البسطامية، الشكارية، خسرج) وعلى الجانب الأيسر (التربة، عميرة، منازل، حويجة الفلوي، نويعير، حيطان) أما باتجاه جنوب غرب فقط عميرة وباتجاه الشرق للجانب الأيمن (بنان والخوضة) أما الجانب الأيسر تشمل (المعبديات، سويب) [1]، بينما بلغت نسبة المتسوقين من القرى التابعة للنواحي والتي هي خارج الحدود البلدية لمدينة هيت حوالي (22٪) انظر جدول رقم (24).

جدول رقم (24): يبين عدد المتسوقين (الوافدين) إلى مركز المدينة حسب مناطق سكناهم:

المنطقة	العدد	٪
مركز المدينة	320	٪64
القرى المجاورة لمركز المدينة	70	٪14
النواحي و قراها	110	٪22
المجموع	500	٪100

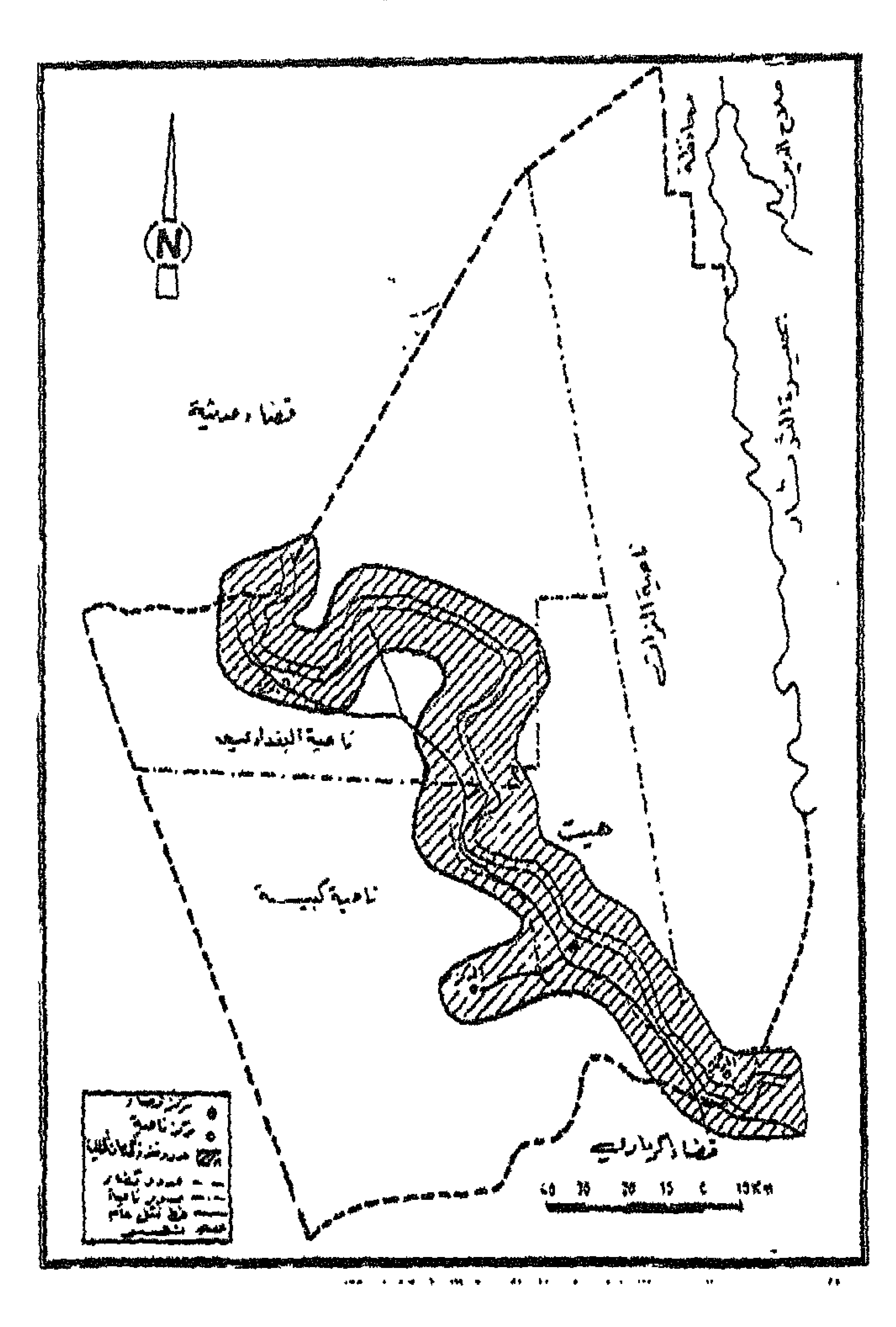
ومن خلال التحليل السابق لتحديد حدود إقليم تجارة المفرد لمدينة هيت اتضح انه يمتد شرقا باتجاه ناحية الفرات والمحمدي على بعد (7) كم في حين يمتد شمال غربي باتجاه ناحية البغدادي على بعد (21) كم حتى وادي فالج، ويمتد باتجاه ناحية كبيسة (5) كم فقط لقلة القرى (المعمورة وجرورة).

ومن ملاحظة الخارطة رقم (23) نجد أن إقليم تجارة المفرد يشمل بشكل شبه كلي النطاق الريفي المحيط بالمدينة بشكل مباشر وفيه تقع القرى والمتجمعات المتقاربة والمحاذية لنهر الفرات بصورة مباشرة باتجاه الشرق والغرب ،

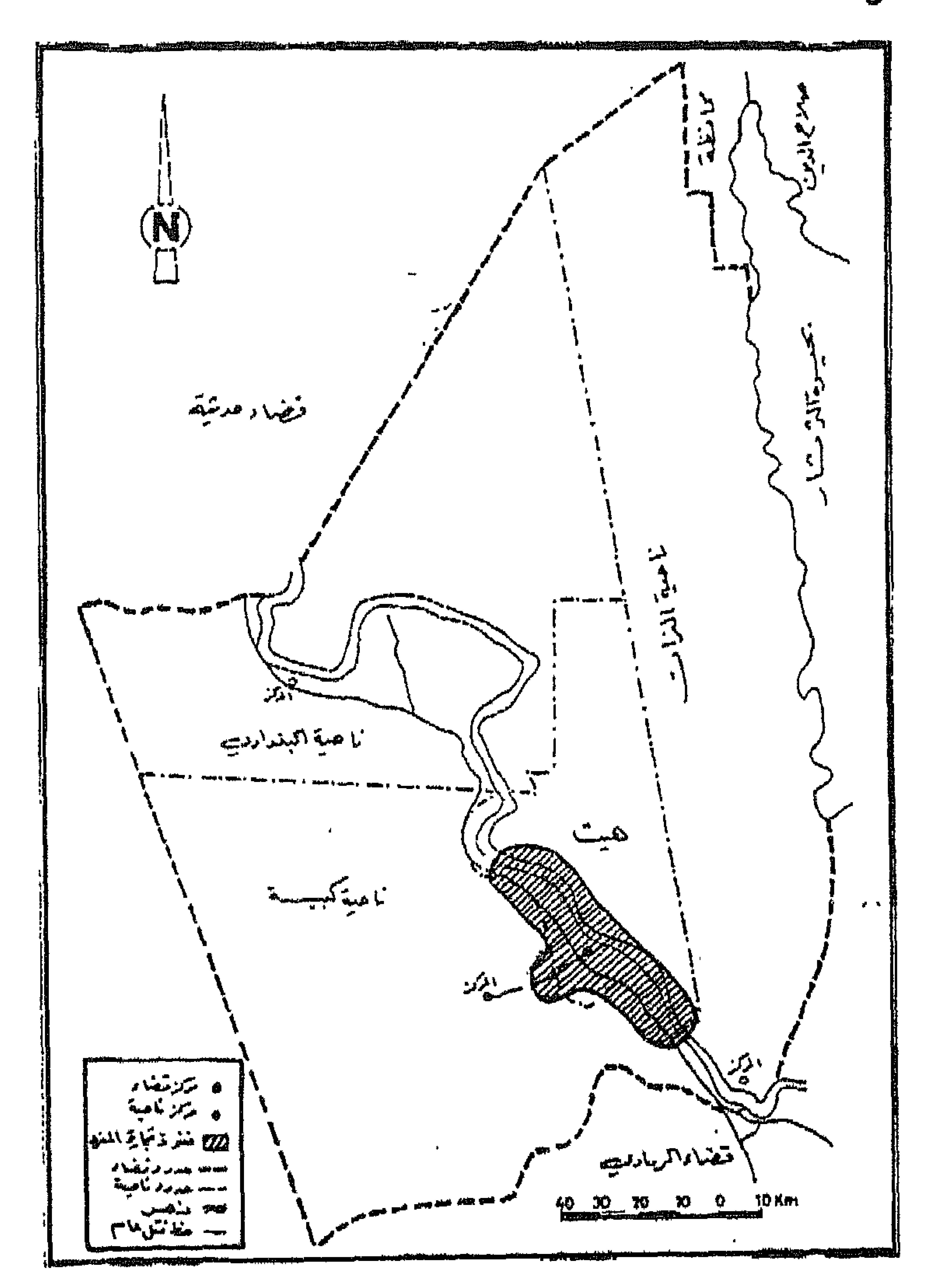
---

(4) مديرية المساحة العامة، خارطة هيت الإدارية، ذات المقياس 1: 250000، 1990.

وترتبط القرى والتجمعات الواقعة على معدل مسافة (11) كم برحلة يومية منتظمة إلى المدينة تلعب فيها (سيارات الأجرة) ذات الأربعة أشخاص دورا كبيرا كوسيلة نقل أساسية والتي اعتمدت معيارا في قياس حدود تأثير مركز مدينة هيت في وسطها الإقليمي ،وبصورة خاصة تحديد حدود إقليم تجارة المفرد للمدينة، بينما ترتبط باقي القرى والنواحي التابعة إداريا لقضاء هيت والتي يزيد موقعها عن معدل (11) كم برحلة دورية (أسبوعية كانت أم شهرية)، وبذلك تتحدد حدود إقليم تجارة المفرد بصورة متساوية بصورة تقريبية في الاتجاهات التي أشير إليها والتي تم تحديدها وكما هو موضح في خارطة رقم (24).



خارطة رقم (23) تبين حدود إقليم نفوذ الخدمات المالية لإقليم مدينة هيت

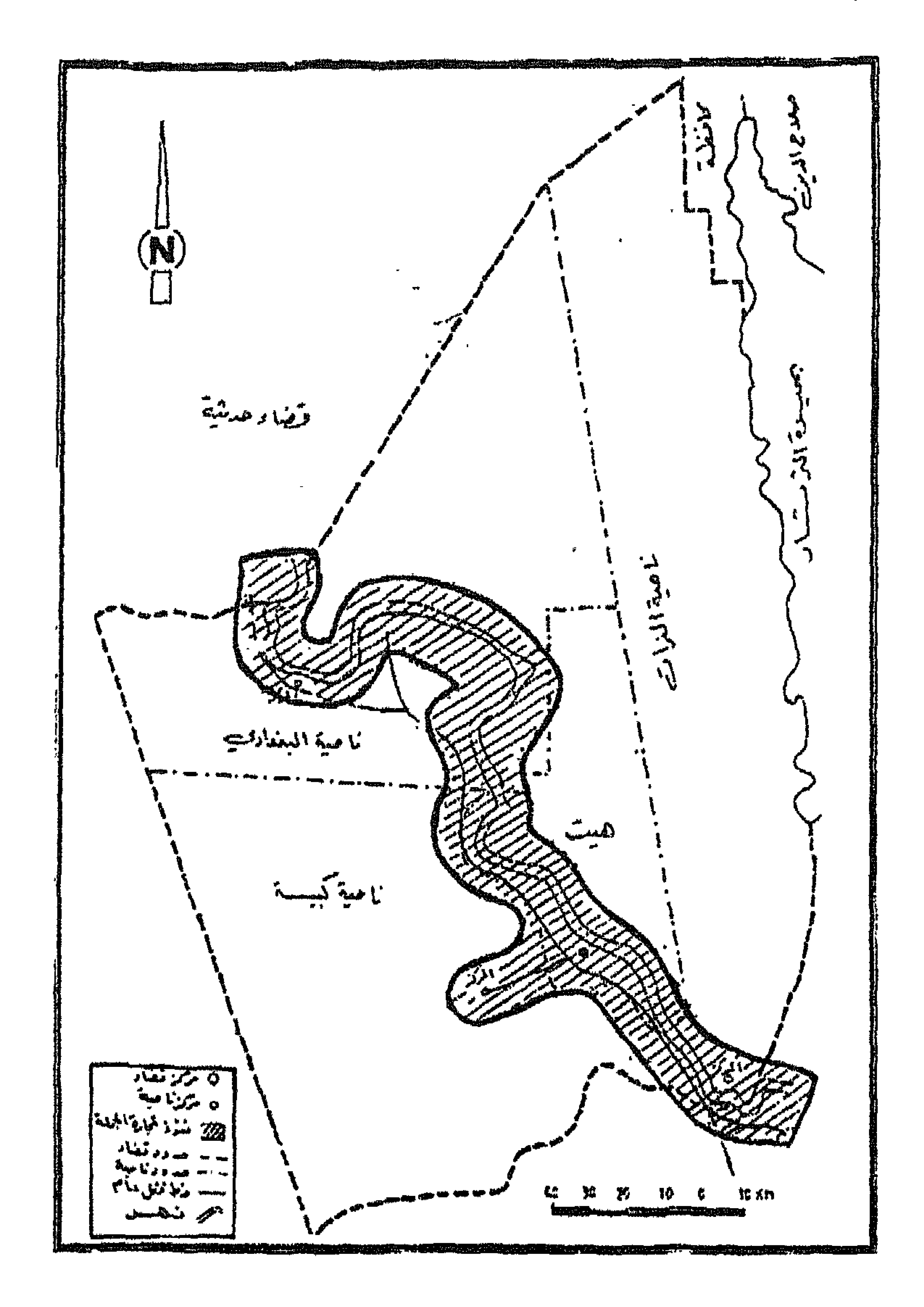


خارطة رقم (24): تبين حدود إقليم تجارة المفرد لإقليم مدينة هيت

إقليم تجارة الجملة:

يتميز دور مدينة هيت الإقليمي بصورة واضحة من خلال (تجارة الجملة) حيث تكون علاقتها الإقليمية أوسع مجالا من تجارة المفرد وذلك لاقتصار تجارة المفرد على الإقليم المباشر للمدينة والتي تقل بزيادة المسافة عن المركز التجاري. وبالاعتماد على النشاط التجاري الخاص (الأهلي) للبيع بالجملة والذي هو السائد في المدينة فان ارتباط المدينة مع إقليمها تبدو واضحة من خلال التردد اليومي

والدوري (الأسبوعي والشهري) للمتسوقين من سكنة القرى التي تبعد عن مركز المدينة بمعدل (11) كم وقرى النواحي ومراكز النواحي التابعة إداريا للقضاء، خارطة رقم (25).



خارطة رقم (25) تبين حدود تأثير تجارة الجملة لإقليم مدينة هيت

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام 1990)

وقد تمكن الباحث من تحديد إقليم تجارة الجملة على ضوء نتائج الدراسة الميدانية التي أجريت عن طريق استجواب عينة من مختلف التخصصات بالبيع في المدينة والتي شملت (70) مؤسسة، حيث يمتد إقليم تجارة الجملة ليشمل ناحية البغدادي والقرى التابعة له وعلى بعد (43) كم عن مركز المدينة غربا في حين يمتد باتجاه ناحية الفرات ليشمل قرية (تل اسود) والتي تبعد (21) كم وكذلك يمتد باتجاه قرية المحمدي الواقعة على الجهة اليمنى لنهر الفرات ليشمل قرية العكبة وقرية (أبي طيبان) التابعة إداريا لمدينة الرمادي والسبب يعود لبعدها عن مركز مدينة الرمادي على حافة حدودها في حين تكون اقرب لقضاء هيت والتي وفرها لها الطريق المعبد الذي يربطها بالمدينة وتوفر وسائل النقل المخصصة (الأجرة) ((التاكسي)) والتي تبعد (20) كم عن مركز مدينة هيت، في حين يتسع باتجاه ناحية كبيسة والتي تبعد (20) كم يربطها الطريق البري المعبد (الذهاب والإياب) الخدمي والذي يتفرع منه طريق قبل وصول مركز الناحية باتجاه معمل سمنت كبيسة والذي يبعد (28) كم عن مركز المدينة.

معيار الخدمات الصحية والبيطرية:

حاول الباحث تحديد إقليم الخدمات الصحية لما للخدمات الصحية من وظيفة إقليمية أكثر منه من الخدمات المحلية نظرا لما تقدمه من خدمات لسكان المدينة بصورة نسبية والإقليم معا نسبة أخرى والمقصود بإقليم الخدمات الصحية (تلك المناطق التي يتجه سكانها إلى مدينة هيت للحصول على الخدمات الصحية من مستشفياتها ومراكزها الصحية والعيادات الطبية). إذ يدلل المؤشر وجود المستشفى المتخصص بكافة الفروع وكثرة الأطباء الاختصاص والمختبرات والصيدليات على درجة مركزية المدينة العالية وسعة إقليم خدماتها. تم أعداد دراسة ميدانية للمرضى الوافدين إلى المستشفى العام في المدينة والمراكز الصحية الرئيسية فيها والمتمثلة بمستشفى (هيت العام)

والمستوصف الصحي للرعاية ومركز حي المعلمين الصحي ويضم قضاء هيت، (16) مركزا صحيا (7) منها رئيسية ومتركزة في مراكز النواحي والقرى ذات الكثافة السكانية وهي (مركز هيت الصحي ومركز ناحية الفرات ومركز ناحية كبيسة ومركز ناحية البغدادي، ومركز القدس في الجواعنة ومركز القادسية في المجمع السكني للقاعدة العسكرية في البغدادي، ومركز حي المعلمين الصحي) أما المراكز الفرعية فهي (فرع المحمدي وفرع جبة والجواعنة والسمالة والدولاب وزخيخة والخالدية والمحبوبية وتل اسود) انظر جدول رقم (25).

تبين للباحث من خلال الدراسة الميدانية التي أجريت على المرضى الوافدين إلى مستشفى هيت أنهم جاؤوا من أماكن مختلفة من خارج مدينة هيت أي من القرى التابعة لها والنواحي التابعة إداريا للقضاء علما إن المراكز الصحية الرئيسية والفرعية موزعة على القرى والنواحي تقريبا إلا إن هذه المراكز تعاني من قلة الأطباء المتخصصين وقلة العلاجات والأدوية واللقاحات هذا لا يعني انعدامها بل إنها لا تكفي سد الحاجة ولمختلف الإصابات، مما حدا بالمراجعين (المرضى) بقطع مسافة تقدر بـ(10 – 20) كم للحصول على الأدوية اللازمة والاستشارة الطبية المتخصصة في مستشفى القضاء حيث يقدر عدد الكادر الطبي بـ(203) في المستشفى، وتتوفر في المستشفى نفس الأقسام الآتية (الاستشارية والطوارئ والولادة والعمليات الصغرى والمتوسطة)، وظهرت خلال الدراسة الميدانية للمدينة العشوائية المختارة من قبل الباحث التي هي (400) مراجع، إن نسبة المراجعين من داخل المدينة بلغت (56،2 ٪) إما نسبة المراجعين من خارج المدينة فقد بلغت (43،7 ٪) لمستشفى هيت العام والتي جاء توقيعها المكاني والمتداخل مع الوظيفة السكنية لحي القادسية.

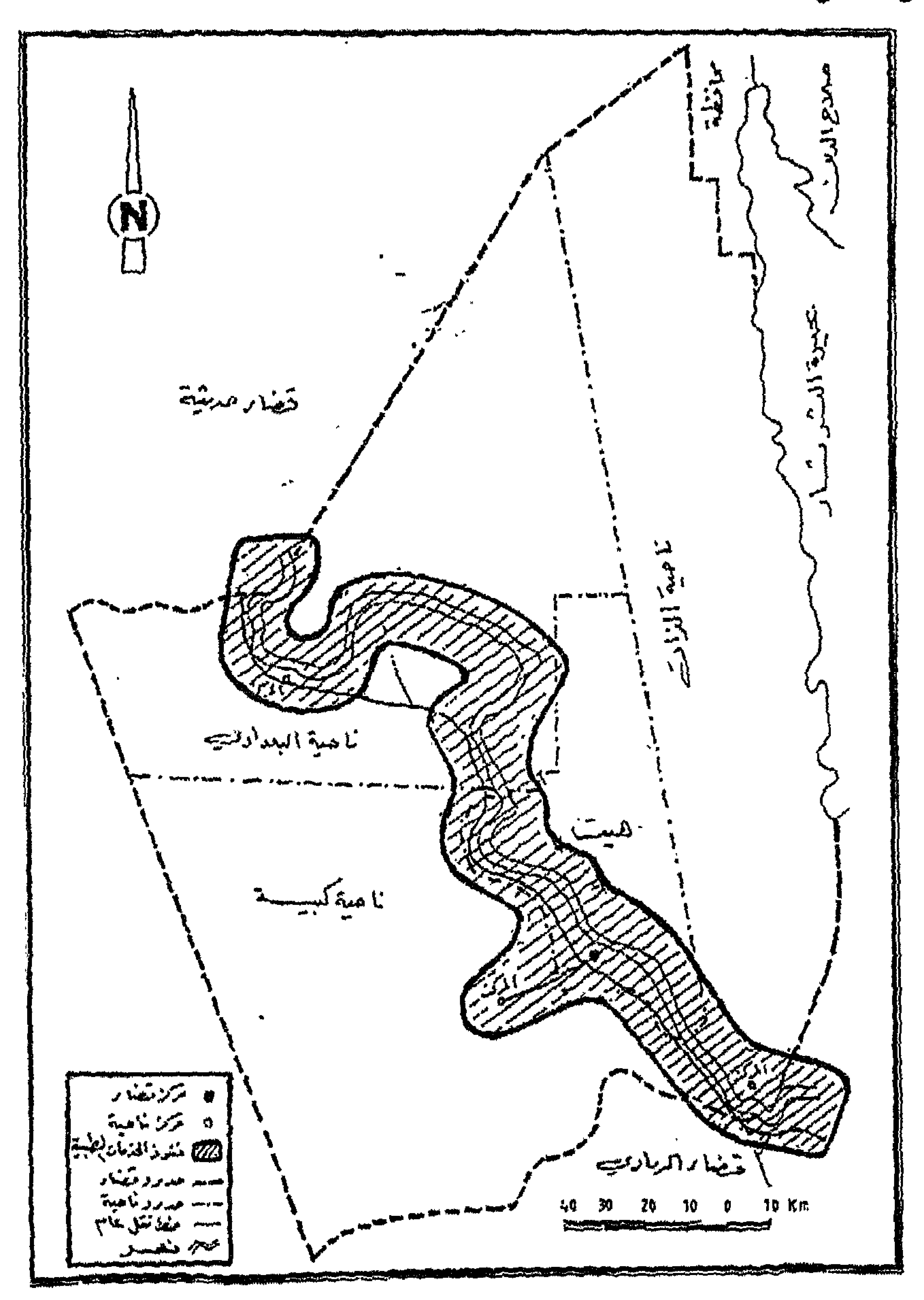
اما بخصوص المركز الصحي الرئيسي للرعاية (الأطفال والحوامل) فقد تم اختيار عينة عشوائية (200) مراجع، حيث بلغت نسبة الوافدين (المراجعين) من داخل المدينة بـ (55 ٪)، في حين كانت نسبة الوافدين من خارج المدينة وخاصة من ناحية كبيسة والمحمدي والفرات والبغدادي والقرى التابعة لها قد بلغت (45 ٪)

فنجدها تزيد للوافدين من ناحية الفرات وتشمل (الزوية وتل اسود) وتقل نسبيا للوافدين من الدولاب التابعة لناحية البغدادي.خارطة رقم (26).

جدول رقم (25): يبين عدد المراكز الصحية الرئيسية والفرعية ومساحتها ومواقعها وعدد العاملين فيها:

ت	المراكز الصحية		عدد ونوع العاملين		الموقع	المساحة
	رئيسي	فرعي	طبيب	مضمد/ عامل		
1	هيت		7	28	هيت – السوق الداخلي	1500م2
2		المحمدي	_	7	هيت – قرية المحمدي	800م2
3	حي المعلمين		5	16	هيت – حي المعلمين	1500م2
4		جبة	_	7	البغدادي – قرية جبة	200م2
5	الفرات		2	10	الفرات – مركز الناحية	1000م2
6		الجواعنة	_	4	الفرات – قرية الجواعنة	1000م2
7	كبيسة		3	15	كبيسة – مركز الناحية	1500م2
8		السمالة	_	8	البغدادي – قرية السمالة	1500م2
9	القدس		1	11	البغدادي – قرية الدولاب	750م2
10		الدولاب	_	16	البغدادي – قرية الدولاب	1500م2
11	البغدادي		2	10	البغدادي – مركز الناحية	1000م2
12		زخيخة	_	5	البغدادي – قرية زخيخة	1000م2

ت	المراكز الصحية		عدد ونوع العاملين		الموقع	المساحة
	رئيسي	فرعي	طبيب	مضمد/ عامل		
13	القادسية		3	10	البغدادي – الحي العسكري	250م2
14		الخالدية	_	12	هيت – قرية الخالدية	800م2
15		المحبوبية	_	5	هيت – قرية الخالدية	250م2
16		تل اسود	_	6	هيت – قرية تل اسود	250م2
مج	7	9	16	193	_	13800م2



خارطة رقم (26) تبين حدود نفوذ الخدمات الصحية لإقليم مدينة هيت

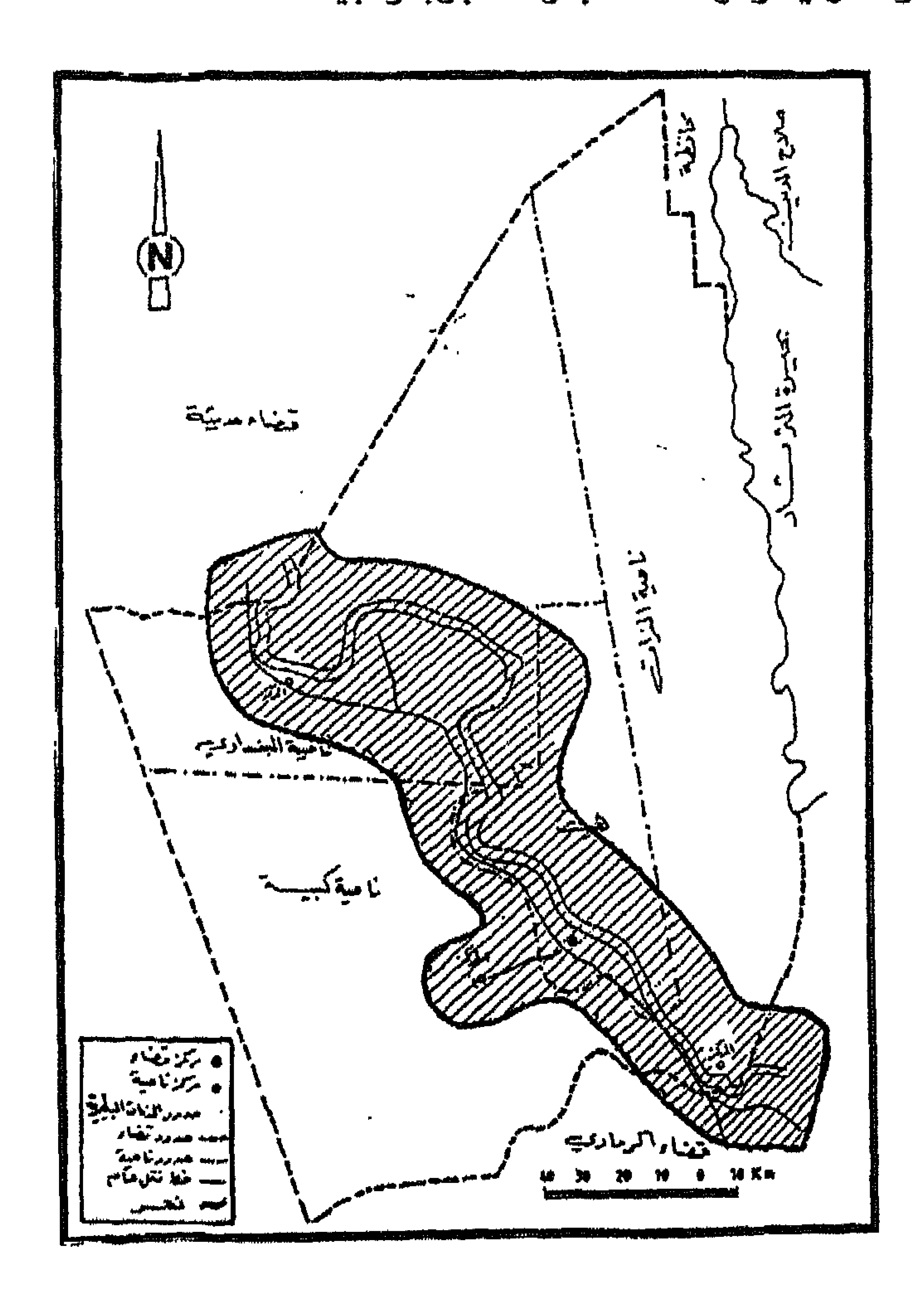
(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام 1990)

كما وتركز في إقليم مدينة هيت (المركز) عيادات طبية خارجية متخصصة وعيادات لأطباء الأسنان ومختبرات للتحليلات المرضية ،حيث نجد توقيعها المكاني داخل السوق القديم المتداخلة مع مؤسسات تجارة المواد الغذائية (المفرد والجملة) ومؤسسات تجارة الألبان كذلك هي جاء توقيعها المكاني في الشارع التجاري الرئيسي للمدينة شارع (الجري) شارع عبد الله بن المبارك حاليا، والسبب في تركز هذه الخدمات التي وفرته لهم شبكة الطرق داخل المدينة(إذ أن النقل بصورة عامة يعتبر أحد العوامل التي تؤدي إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن على سطح الأرض).

ومن خلال المسح الميداني لعدد العيادات الطبية المختلفة الاختصاص قد بلغت (25) ويعمل فيها أكثر من (50) طبيبا ومساعدا، في حين بلغ عدد المختبرات (8) ويعمل فيها أكثر من (15) مختبرا، وعلى الرغم من توفر التخصصات الأكثر دقة والأكثر تعددا في مدينة الرمادي فهي تعد مركز محافظة الأنبار وان إقليم هيت تتبع إداريا لمحافظة الأنبار، إذ يلاحظ وقوع مدينة هيت من ناحية الخدمات الصحية تحت تأثير مدينة الرمادي ويتجه المرضى للحصول على الاستشارة الطبية من أطباء ذوي الاختصاص الدقيق والعلاج اللازم من مدينة الرمادي على الرغم المسافة التي يقطعها المراجع في الوصول بين مدينة هيت والرمادي وهي(65 كم).

أما بالنسبة للخدمات البيطرية (كخدمات طبية) فان مدينة هيت تمتلك إقليما بيطريا من خلال المستوصف البيطري الوحيد في مركز المدينة إذ يستقطب هذا المستوصف المربين الأغنام والأبقار والماعز والدواجن في جميع المناطق المحيطة بالمدينة حيث يلاحظ إن إقليم الخدمات البيطرية أوسع ليشمل أكثر سعة من مساحة إقليم الخدمات الطبية وذلك للطبيعة الرعوية التي تحيط بالنطاق الزراعي للمدينة ووجود اكبر مجمع لحقول الدواجن في المنطقة الغربية في (ناحية كبيسة)، خارطة رقم (27). إذ يفوق عدد هذه الحقول أكثر من (100) حقل لتربية دجاج اللحوم، التي تبعد عن مركز ناحية كبيسة (5 – 7 كم)، إضافة إلا إن ما يزيد هذه الأهمية هو توفر الأدوية والمستلزمات العلاجية في المركز الصحي

البيطري والذي جاء توقيعه المكاني جنوب مدينة هيت على حافة الطريق الذي يربط المناطق الغربية بالعاصمة بغداد بتقاطع باتجاه ناحية كبيسة ويعمل فيه (8) موظفين، منهم طبيبان اثنان والباقي مضمدين، وكذلك تنتشر في المدينة العيادات البيطرية المتخصصة والبالغ عددها (4) عيادات، فضلا عن وجود المختبرات البيطرية والتي يعمل فيها مضمدون بيطريون وعددها (7) ويعمل فيها أكثر من (7)، وجاء توقيعها المكاني والمتداخل مع مؤسسات تجارة اللحوم والأسماك والمؤسسة الصناعية والحرفية ومؤسسات تجارة الحبوب والمبيدات.



خارطة رقم (27): تبين حدود نفوذ الخدمات البيطرية لإقليم مدينة هيت

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام 1990)

ويلاحظ من خلال الدراسة الميدانية إن عدد العيادات البيطرية الخارجية المتعددة والمنتشرة في مركز المدينة مؤشر مهم يدلل على مركزية المدينة من خلال الخدمات البيطرية في المركز الإقليمي الملاحظ من خلال اجتذاب المراجعين من المناطق المحيطة بصورة دورية للمدينة للحصول على الاستشارة الطبية البيطرية وعلى العلاجات واللقاحات المتنوعة لحيواناتهم عن طريق استجواب أصحاب العيادات البيطرية والأطباء المختصين عن أماكن سكنى المراجعين الوافدين بصورة دورية وغير منتظمة حسب الحاجة لها.

معيار الخدمات التعليمية:

تمكن الباحث من دراستها تمييزها بثلاثة مستويات (بترتيبها الهرمي وظيفيا وعمرانيا، حيث تقدم الخدمات التعليمية عن طريق المؤسسات التعليمية المتمثلة بالمدارس الابتدائية والثانوية (المتوسطة والإعدادية) والمدارس المهنية وكلما ارتفع مستوى الدراسة كلما كبر إقليم خدماتها) ويستثنى مستوى التعليم العالي (الجامعات) وذلك لعدم وجود كليات أو مركز للجامعة واقتصارها على مدينة الرمادي (مركز المحافظة) ومدينة الفلوجة، وهي كما يأتي:

1. **مستوى الدراسة الابتدائية:** ويتمثل بالمدارس الابتدائية التي تقدم خدماتها للسكان محليا ،حيث تمتاز هذه الخدمات بالانتشار في جميع القرى ومراكز النواحي إذ تكاد تكون في كل قرية مدرسة ابتدائية خاصة بها والبالغ عددها (56) مدرسة، ويعمل فيها أكثر من (600) علما وقد بلغت نسبة المعلمين الساكنين في مركز القضاء (62.5 ٪) وهم يقومون برحلة يومية إلى المدارس الابتدائية في القرى والنواحي التابعة لإقليم مدينة هيت وهذه رحلة عمل عكسية من المركز إلى الإقليم الارتفاع مستوى التحضر، أما النسبة المتبقية (37,5٪) هم من سكنة القرى نفسها، حيث تتم رحلة المعلمين من مركز المدينة إلى المدارس في جميع الإقليم عن طريق سيارات الأجرة (التاكسي) ذات الخمسة ركاب حيث يقطع المعلمون للوصول مسافة تقدر بين (15 – 35)

كم، وهذا ما يؤكد لنا حقيقة الوظيفة المحلية للمدارس الابتدائية في القضاء وان تأثير المدينة في جانب مستوى الدراسة الابتدائية مهم وواضح جدا غير إن للمدينة دورا في الرحلة العكسية للمعلمين من مركز المدينة إلى القرى.

2. **مستوى الدراسة الثانوية والمتوسطة:** والذي يمثل المدارس الثانوية والذي يتسع مجال نفوذها بسبب طبيعة ميل هذه المدارس إلى التركز في المناطق أوسع من القرى كمراكز النواحي أو قربها من تركزات سكانية لمجموعة قرى أكثر من الانتشار كما في مستوى الدراسة الابتدائية، وذلك لعدة أسباب منها العوامل الاجتماعية في منع الآباء أبناءهم من إكمال الدراسة وخاصة في القرى لغرض المساعدة في أعمال الزراعة، لما للعدد الكبير للأيدي العاملة ذات الخبرة في الزراعة من دور في زيادة الإنتاج، لتصبح المدارس الابتدائية رافدا يساهم في تغذية المدارس الثانوية والمتوسطة في عموم مراكز النواحي وفي مدارس مركز القضاء بصورة خاصة، ويبلغ عدد المدارس المتوسطة والثانوية في عموم القضاء (40) مدرسة، (25) مدرسة منها تقع خارج الحدود البلدية للمدينة في القرى والنواحي التابعة لمركز القضاء بنسبة (56.5) ٪ في حين بلغ عدد المدارس في مركز القضاء والقرى التابعة له (15) مدرسة بنسبة (37.5 ٪) ،ففي إعدادية هيت للبنين بلغ عدد الطلاب الكلي (270) طالبا وبلغ عدد الطلاب الوافدين من خارج مدينة هيت من النواحي التابعة لها (20) طالبا بنسبة (7.4٪)، والمدرسة الثانية ثانوية عبد الله بن المبارك والتي جاء توقيعها ضمن المنطقة السكنية لحي الجمعية وبلغت نسبة الطلبة من خارج المدينة (2٪) من مجموع طلاب كلي (650) طالبا، أما بالنسبة لثانوية هيت للبنات فكانت النسبة قليلة وذلك لاقتصارها على الوظيفة المحلية في خدمة سكان المدينة فقد بلغت (1.8 ٪) من مجموع طلاب كلي (273) طالبة، أما عدد المدرسين للمدارس المتوسطة والثانوية فقد بلغت نسبتهم (14.8) من مجموع عدد المدرسين الكلي في عموم القضاء والبالغ عددهم (655) مدرس، ونتيجة للعدد الكبير للمدارس الموجودة في مدينة هيت ظهرت لدينا رحلة عكسية (إشعاع) من داخل المدينة إلى القرى والنواحي ويتم نقلهم بواسطة

سيارات الأجرة (التاكسي) وسيارات الباص الخاص، وهي على شكل أربعة خطوط، فالخط الأول (هيت كبيسة) ويقطعون زمنا قدره (20 دقيقة) للوصول، ورحلة ثانية من (هيت _ المحمدي _ أبي طيبان) ويقطعون زمنا قدره (30 دقيقة) على الرغم من إن قرية أبي طيبان تتبع إداريا لمدينة الرمادي ليتسع إقليم خدمات التعليم للمدينة بهذا الاتجاه، وقد بلغ عدد المدرسين والمعلمين المغادرين يوميا (110) معلم ومدرس خارطة رقم (28).

جدول رقم (26): يبين عدد الطلاب في المدارس الثانوية لمدينة هيت:

اسم المدرسة	مجموع الطلاب	عدد الطلاب من خارج المدينة	%	عدد الطلاب من داخل المدينة	%	الموقع	عدد المدرسين
إعدادية هيت للبنين	270	20	7.4	250	92.5	حي المعلمين	21
ثانوية عبد بن المبارك	642	13	2	629	97.9	حي الجمعية	41
ثانوية هيت للبنات	273	3	1	270	98.9	حي المعلمين	28
ثانوية الروافد للبنات	344	_	0	344	0	حي الجمعية	29
متوسطة هيت للبنين	310	_	0	310	0	حي الخضر	21
متوسطة النواعير للبنين	160	_	0	160	0	حي المعلمين	20
متوسطة ابن سينا	108	_	0	108	0	قرية بصائر	12
متوسطة هيت المسائية	145	_	0	145	0	القلقة	3

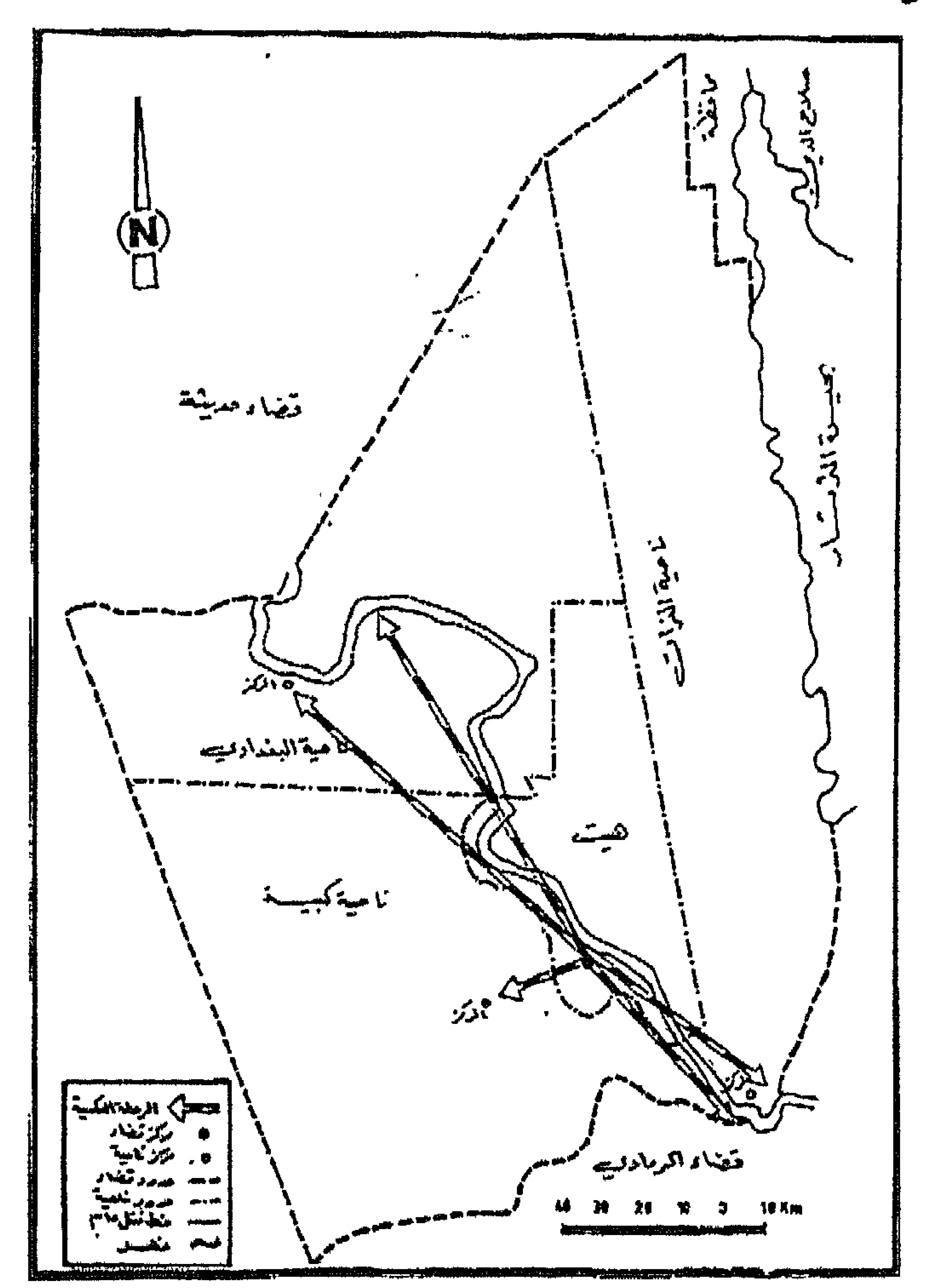
اسم المدرسة	مجموع الطلاب	عدد الطلاب من خارج المدينة	%	عدد الطلاب من داخل المدينة	%	الموقع	عدد المدرسين
ثانوية دار السلام للبنين	154	_	0	154	0	حي البكر	9
ثانوية الآثار للبنين	267	_	0	267	0	حي العمال	24
ثانوية أعالي الفرات	56	_	0	56	0	حي المعلمين	12
متوسطة دار السلام للبنات	66	_	0	66	0	حي البكر	8
متوسطة الشواطئ	57	_	0	53	92.9	قرية الحسنية	9
متوسطة الخلد	74	5	6.7	69	93.2	قرية الخالدية	9
ثانوية الشيماء للبنات	350	_	0	350	0	الجري	33
المجموع	3276	45	17.1				279

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على سجل عناوين الطلبة للاع الدراسي 2002 – 2003)

جدول رقم (27) يبين عدد الطلبة الوافدين من خارج المدينة ومحل سكناهم:

اسم المدرسة	العدد الكلي	الوافدين من خارج المدينة	السكن	العدد	البعد/كم
إعدادية هيت للبنين	270	20	البغدادي كبيسة الفرات المحمدي	3 7 6 4	40 20 15 13
ثانوية عبد الله بن المبارك	642	13	الفرات كبيسة المحمدي البغدادي	4 3 3 3	15 20 13 22
ثانوية هيت للبنات	273	3	كبيسة	3	20
ثانوية الخلد للبنين	1259	41	الفرات	5	15
المجموع .	3629	77	_	41	_

(المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على سجل عناوين الطلبة للعام 2002 – 2003)



خارطة رقم (28) تبين الرحلة العكسية للمعلمين لإقليم مدينة هيت

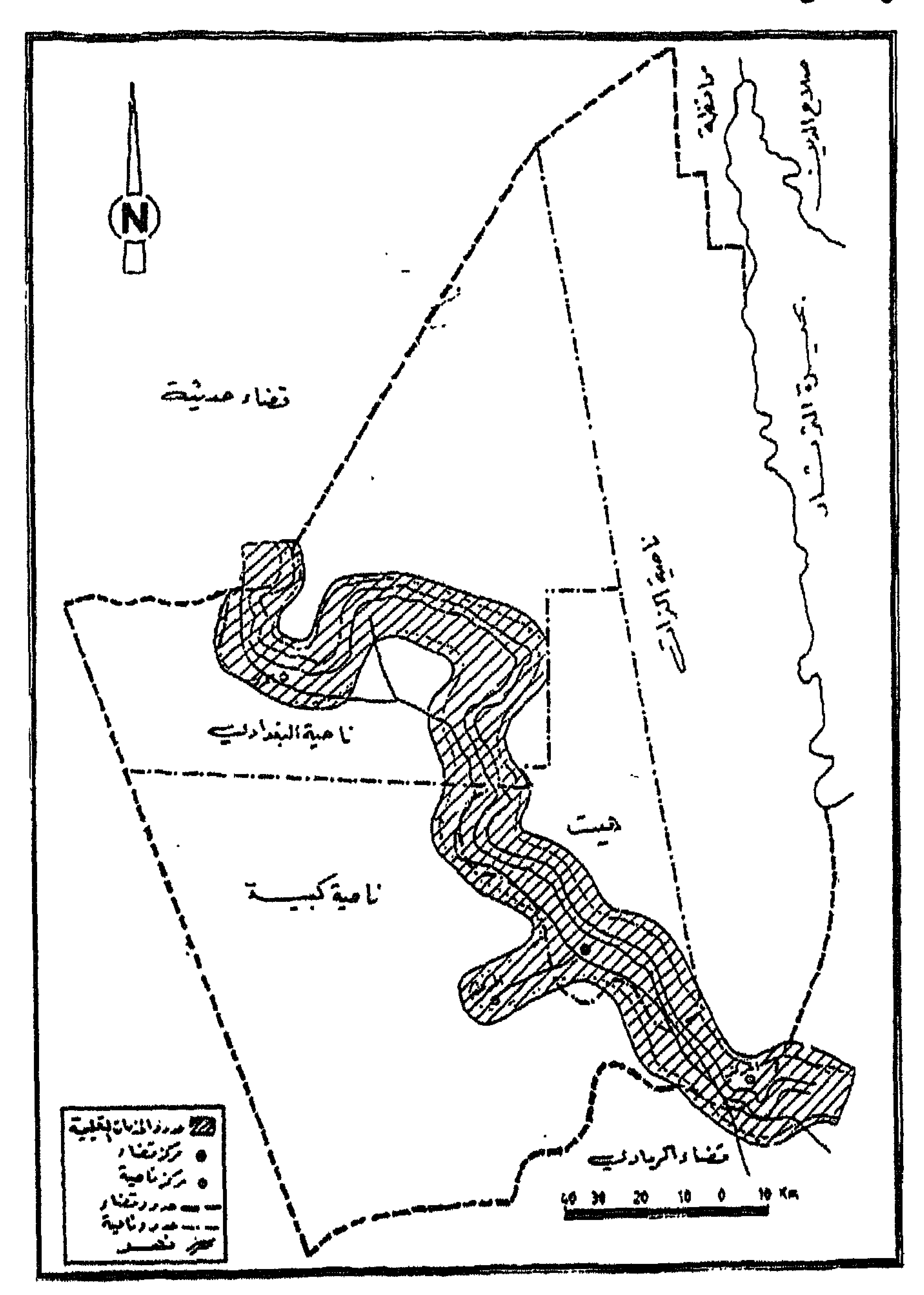
وهناك رحلة أخرى للمدرسين وهو (هيت – الفرات – تل اسود) ويتم نقل المدرسين بطريقتين كما ذكرت سابقا بواسطة سيارات الأجرة (التاكسي) ذات (5 ركاب) أو بطريقة سيارات الباص حيث بلغ عدد المدرسين والمعلمين المغادرين يوميا (105) معلما ومدرسا، وهنالك رحلة أخرى للمدرسين والمعلمين باتجاه (هيت – كبيسة) ويتم نقلهم بالطريقة نفسها والبالغ عددهم (66) معلم ومدرس ويقطعون زمنا مقداره (25) دقيقة في الوصول إلى أماكن عملهم . أما باتجاه شمالي غربي صوب ناحية البغدادي فأنها كذلك شملت بالاستفادة من الخبرات التعليمية الموجودة في مدينة هيت حيث بلغ عدد المعلمين و المدرسين (20) معلم

ومدرس وبالاتجاه نفسه نحو قرية الدولاب التابعة لناحية البغدادي فقد استفادت من الخبرة التعليمية وقد بلغ عددهم (75) معلما ومدرسا ونتيجة لبعد قرية الدولاب ومركز الناحية (البغدادي) والتي هي (41) كم فان الزمن الذي يقطعونه للوصول قدر تقريبا (35) دقيقة. خارطة رقم (28).

3. **مستوى الدراسة العالية:** ويتمثل هذا المستوى بمعهد هيت للمعلمين ومعهد هيت للمعلمات والمعهد المركزي للمعلمين والمعلمات إلا إن الأخير قد تم دمجه مع معهد هيت للمعلمين، فقد بلغت نسبة الطلبة الوافدين من خارج المدينة من القرى والنواحي التابعة إداريا لمركز القضاء (28.8) ٪ من المجموع الكلي للطلبة (305) حيث بلغت نسبة الطلبة من ناحية البغدادي والقرى التابعة له (13.4)٪ في حين بلغت نسبة الطلبة الوافدين من ناحية الفرات (5.2)٪ أما نسبة الطلاب الوافدين من ناحية كبيسة فقد بلغت (9.8) ٪. أما مجموع الطالبات لمعهد المعلمات فقد بلغ (360)طالبة، نسبة الطالبات الوافدات من ناحية البغدادي والمناطق المحيطة (5.2) ٪ أما نسبة الوافدات من ناحية الفرات (9.7) ٪ ولناحية كبيسة فقد بلغت (3) ٪ لتكون النسبة الأعلى لمدينة هيت فقد بلغت (80.5) ٪، وتكون الرحلة الوافدة للمدينة عن طريق سيارة الأجرة (التاكسي) من أماكن سكناهم إلى المعهد. خارطة رقم (29).

جدول رقم (28): يبين الرحلة العكسية للمدرسين من داخل المدينة إلى خارجها:

اسم الخط	الموقع	المسافة / كم	عدد المدرسين
هيت – ناحية الفرات	الفرات	15	105
هيت _ قرية الدولاب	الدولاب	35	75
هيت _قرية أبي طيبان	أبي طيبان	18	34
هيت ناحية كبيسة	كبيسة	21	66
هيت _ قرية المحمدي	المحمدي	13	76
هيت _ ناحية البغدادي	البغدادي	41	20



خارطة رقم (29) تبين نفوذ الخدمات التعليمية لإقليم مدينة هيت

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام 1990)

جدول رقم (29) يبين توزيع الطلبة من خارج المدينة لمعاهد إعداد المعلمين:

اسم المؤسسة التعليمية	العدد الكلي للطلبة	عدد الطلاب من داخل المدينة	%	عدد الطلاب من خارج المدينة	%	أماكن السكن	العدد
معهد إعداد المعلمين	305	217	71.1	88	28.8	البغدادي الفرات كبيسة المحمدي	41 16 30 1
معهد إعداد المعلمات	360	295	81.9	65	18	البغدادي الفرات المحمدي كبيسة	19 35 - 11
المجموع	665	512	_	153	_	_	65

فضلا عن وجود مكتبة عامة والتي جاء توقيعها المكاني والمتداخل مع الاستعمال التجاري في المنطقة التجاري المركزية ويعمل فيها (6) موظفين، إلا إن وظيفة المكتبة العامة يقتصر على روادها من سكان المدينة وهذا يقلل من وظيفتها الإقليمية لتكون وظيفتها وظيفية محلية ضمن الوظيفة الثقافية، وبهذا يتحدد إقليم الخدمات التعليمية لمدينة هيت وليشمل جميع المناطق التابعة لها (إقليمها) فنجد مستوى الدراسة الابتدائية في دوره الإقليمي واضح جدا وذلك للانتشار الكبير للمدارس الابتدائية في مراكز نواحي القضاء وقراها، أما مستوى الدراسة المتوسطة والإعدادية فنجد وظيفته الإقليمية أوسع من سابقها لتوفر فروع الدراسة

(العلمي والأدبي) في مدارس المدينة وقلته في مدارس مراكز النواحي وتوفر الكادر التدريسي الكفء على الرغم من تواجد هذه المدارس في مناطق متعددة من الإقليم ،

أما مستوى الدراسة الأعلى تشمل (معهد إعداد المعلمين والمعلمات) فهو اشمل واوسع من الناحية الإقليمية نتيجة لتركز هذه المؤسسات واقتصارها على مركز المدينة في جذب الطلبة من وسطها الإقليمي في حين كانت وظيفة المكتبة العامة في المدينة (وظيفة محلية) لاقتصارها على سكان المدينة فقط،

لاحظ الباحث من خلال المسح الميداني أن امتداد إقليم الخدمات التعليمية لمستوى الدراسة الابتدائية من (1 – 2.5) كم وذلك لوجود المدارس الابتدائية في جميع القرى، أما امتداد الدراسة الثانوية (3 – 10) كم لقلة المدارس الثانوية واقتصارها في مراكز للقرى والنواحي في حين كان امتداد الدراسة الأعلى معاهد إعداد المعلمات من (17 – 35) كم لاقتصار وجود هذا المستوى في مراكز القضاء فقط. وإذ لوحظ من خلال المسح الميداني إن امتداد إقليم الخدمات التعليمية لمستوى الدراسة الابتدائية من (1 – 2.5) وذلك لوجود المدارس الابتدائية في جميع القرى، أما امتداد الدراسة الثانوية (3 – 10) لقلة المدارس الثانوية واقتصارها في مراكز القرى والنواحي في حين كان امتداد الدراسة الأعلى معاهد إعداد المعلمات من (17 – 35) كم لاقتصار وجود هذا المستوى في مركز القضاء فقط.

معيار خدمات النقل:

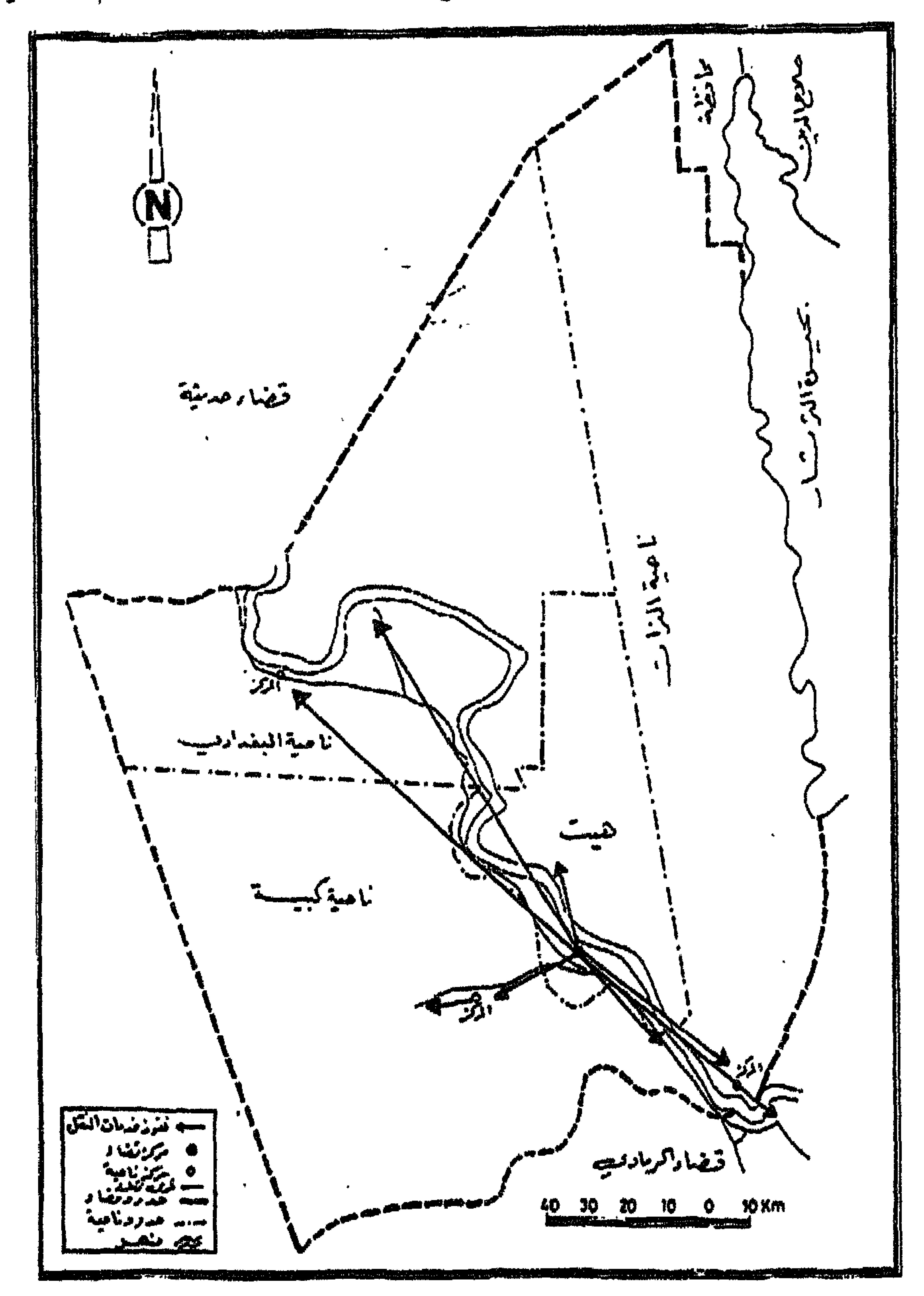
اعتمد الباحث في دراسته تحديد الإقليم وتأثير المدينة في وسطها الإقليمي على واسطة النقل السيارة (التاكسي) ذات الأربعة مقاعد لأنها الواسطة الوحيدة المعتمدة في الوصول إلى مركز المدينة وتعذر وجود المقاييس الأخرى في منطقة الدراسة كالباصات وحركة الصحف والإذاعة، لهذا فستحظى السيارة كواسطة نقليه والطرق التي تتحرك عليها من شبكة النقل التي تربط المدينة ببقية أجزائها وبقية المدن المجاورة بالاهتمام لأنها أهم الوسائط مرونة في الحركة، (فهي من

أفضل وسائل النقل للانتقال من الباب إلى الباب (door to door) وهي يعني بالضرورة سهولة نقل الأشخاص من محلات سكنهم إلى محلات عملهم دون الحاجة إلى قطع مسافات مشي طويلة).

ونظرا لعدم وجود وسائط نقل تعود ملكيتها للقطاع الحكومي فقد اعتمد الباحث على عدد المسافرين الوافدين إلى المدينة يوميا ودوريا (اسبوعية، وشهرية) وعدد السيارات التي تنقل هؤلاء الأفراد وعلى عدد الرحلات التي يقوم بها سائقي السيارات الأهلية (التاكسي) ذات الأربعة مقاعد وحركتهم بين مدينة هيت والمناطق التي تتأثر بها وتؤثر فيها، فهي الوسيلة الأكثر شيوعا الآن بين مركز المدينة ومختلف الاتجاهات التي توجد فيها الطرق البرية، ومن خلال الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في استجواب سائقي السيارات الأهلية المخصصة لنقل الركاب في الكراج الداخلي للمدينة والمتداخل مع مؤسسات تجارة المفرد ومؤسسات تجارة اللحوم ومؤسسات تجارة الحبوب والمبيدات في المنطقة التجارية المركزية المتمثلة (بالسوق القديم)،

حيث ترتبط مدينة هيت بطرق معبدة مع المستوطنات الريفية الواقعة على طول طرق النقل الرئيسية، فهنالك طريق يربط المدينة من الجهة الشمالية الغربية بالمستوطنات الريفية التابعة إداريا لقضاء هيت والمتمثلة بالقرى التابعة لمركز القضاء ومركز ناحية البغدادي والقرى التابعة له ويبلغ طول الطريق (41) كم ليستمر بربط مدينة هيت بمدينة حديثة ومدن المنطقة الغربية والتابعة إداريا لمحافظة الانبار. كما ترتبط مدينة هيت بمركز ناحية كبيسة وهي تابعة إداريا لقضاء هيت بالاتجاه الجنوبي الغربي من خلال طريق معبد يبلغ طوله (21) كم ليفترق قبل مركز الناحية طريق يوصل مدينة هيت بمعمل سمنت كبيسة وعلى بعد (12) كم، أما في جهة الشمال بصورة مباشرة فيتعذر وجود هكذا طريق عدا الجسر الذي يربط جهة المدينة اليمنى بالجهة اليسرى (الشامية بالجزيرة) ليحاذي الطريق النهري ليمتد باتجاه (شمالي غربي) ليربط القرى التابعة لمركز المدينة ويربط القرى وناحية البغدادي بالمدينة نفسها، خارطة رقم (30).

كذلك يربط الجسر مدينة هيت بمركز ناحية الفرات والقرى التابعة له إداريا من خلال الطريق المعبد الذي يحاذي نهر الفرات حتى قرية تل اسود التي يصل إليها أقصى تأثير للمدينة فيها باتجاه الشرق على الضفة اليسرى للنهر نفسه، وبالاتجاه نفسه وعلى الضفة اليمنى ترتبط مدينة هيت بمركز ناحية المحمدي المستحدثة أخيرا ليستمر هذا الطريق ليربط المدينة بمدينة الرمادي (مركز المحافظة) والأخيرة بمركز بغداد ويبلغ طول الطريق (17) كم، ليتفرع عند قرية العكبة باتجاه النهر ليخترق الأراضي الزراعية المستوية لناحية المحمدي ثم ليتجه شرقا ليربط المدينة بقرية أبي طيبان وقرية زوغير وقرية زنكورة وقرية ريس والدوار ثم منطقة (5 كم) التابعة إداريا لقضاء الرمادي وقد لوحظ من خلال الدراسة الميدانية إن عدد السيارات التي تعمل على خط (هيت _ البغدادي) 45 سيارة ذات 5 مقاعد تقوم بنقل الأشخاص بصورة أساسية لمركز المدينة وبصورة يومية وأسبوعية لعدة أغراض منها (التسوق ومراجعة الدوائر الرسمية ومراجعة المستشفى الرئيسي في المدينة..الخ) اذ يفد إلى المدينة المتسوقين والزبائن برحلة صباحا لتعود ظهرا تبدا من الساعة (8) صباحا لتنتهي عند الساعة (1 ظهرا) ثم تقوم برحلة أخرى من الساعة (3 عصرا) وحتى الساعة (7) وهذه الرحلة لمراجعة العيادات الخارجية المتخصصة في مركز المدينة و كذلك للتسوق، وهذا الخط يربط مدينة هيت مرورا بالقرى الواقعة على طول النهر وطول الطريق لمحاذاة الطريق بصورة مباشرة لنهر الفرات وهي (الشخلصية والحسنية ومصخن والخالدية والبسطامية والشكارية وخسرج وفالج ثم يسير الطريق في منطقة خالية من السكان تقريبا حتى قرية الوسطانية وقرية حنيفش وصولا إلى مركز ناحية البغدادي ثم ثويل وقصر ثم جبة)، وعلى الطريق نفسه هناك خط آخر هو (هيت _ قرية الدولاب) وهذا يسير بصورة مباشرة مع نهر الفرات وعدد السيارات على هذا الخط(50) سيارة اجرة (تاكسي) ويربط القرى بمدينة هيت وهي (الشخصلية والحسنية ومصخن والخالدية والبسطامية والشكارية وخسرج وفالج وزخيخة وكطيبة والجسارية والزراعة والزوية حتى قرية الدولاب ثم الجابرية).



خارطة رقم (30) تبين حدود تأثير خدمات النقل لإقليم مدينة هيت

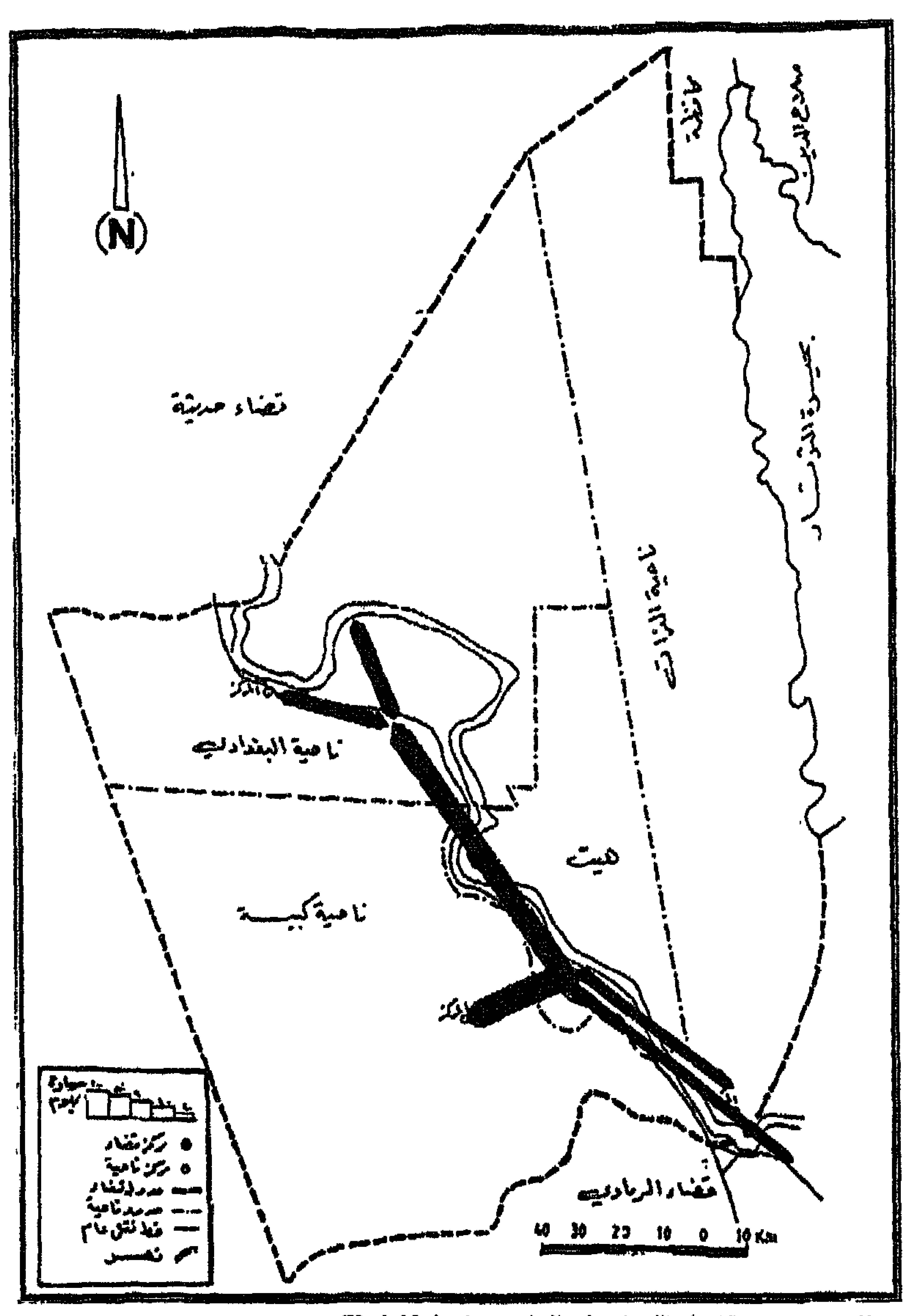
(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام 1990)

في حين بلغ عدد السيارات التي تعمل على خط (هيت – كبيسة) (100) سيارة أجرة (التاكسي) مخصصة لنقل الأفراد تبدأ رحلتها من مركز الناحية

صوب مدينة هيت لغرض التسوق ولأغراض الاستشفاء في المستشفى العام للمدينة أو لتلقيح الأطفال في المركز الصحي داخل السوق على الرغم من وجود مركز صحي في مركز الناحية لكن يحرص الناس إلى زيارة المركز الصحي في هيت للتوفر جميع اللقاحات والأدوية المختلفة والأطباء المختصين في مركز مدينة هيت، وكذلك تعمل مدينة هيت عمل (متجر) مخزن للتسوق للانتشار مؤسسات تجارة الجملة في المدينة للمواد الغذائية للخضراوات والفواكه والتي تعتبر الممول الرئيسي لمؤسسات تجارة المفرد في مركز ناحية كبيسة و لمختلف البضائع والسلع.

كذلك هو الحال لمركز ناحية البغدادي في اعتمادها الكامل على مدينة هيت في تمويلها بمختلف السلع والبضائع من الناحية التجارة إما من الناحية الإدارية فهي مرجع ناحية البغدادي الرئيسي وذلك لأنها تتبع مدينة هيت إداريا فنلاحظ الوافدين إلى مركز مدينة هيت يدمجون في زيارتهم للمدينة بين انجاز معاملاتهم الرسمية وزيارة المستشفى والمحكمة والتسوق بصورة رئيسية، أما بالنسبة لعدد السيارات التي تعمل على خط (هيت – ناحية الفرات) وخط (هيت – ناحية المحمدي – قرية أبي طيبان) فهي تقريبا متساوية (35 – 40) سيارة أجرة (تاكسي) ذات 5 مقاعد، و نتيجة لقرب المسافة بين مركز مدينة هيت ومركز ناحية الفرات وقرية المحمدي والتي لا تتجاوز (20) كم ولا تستغرق الرحلة بين المنطقتين أكثر (20) دقيقة الأمر الذي شجع الزبائن على زيارة المدينة لقضاء جميع حاجاتهم في التسوق بصورة رئيسية وذلك لقلة مؤسسات تجارة المفرد في مركز الناحتين وقلة المستلزمات الطبية على الرغم من وجود مركز صحي في مراكز كل من الناحيتين إلا إن عدم وجود الطبيب المختص وعدم توفر العلاجات واللقاحات لكثير من الأمراض الأمر الذي حدا بسكان الناحيتين اللجوء إلى مركز مدينة هيت للحصول على الاستشارة الطبية المتخصصة وتوفر الأدوية، أما بالنسبة للخدمات التعليمية فان سكان النواحي والقرى يعتمدون على المدارس الابتدائية والمتوسطة في إلحاق أبناءهم إليها في حين يضطر كثير من الطلاب السفر لمركز المدينة للحصول على خدمات تعليمية ذات مستويات أعلى لقلة المدارس والمعاهد العالية،

انظر خارطة رقم (31) والتي تبين كثافة المرور بالاعتماد على عدد السيارات المخصصة لنقل الأفراد.



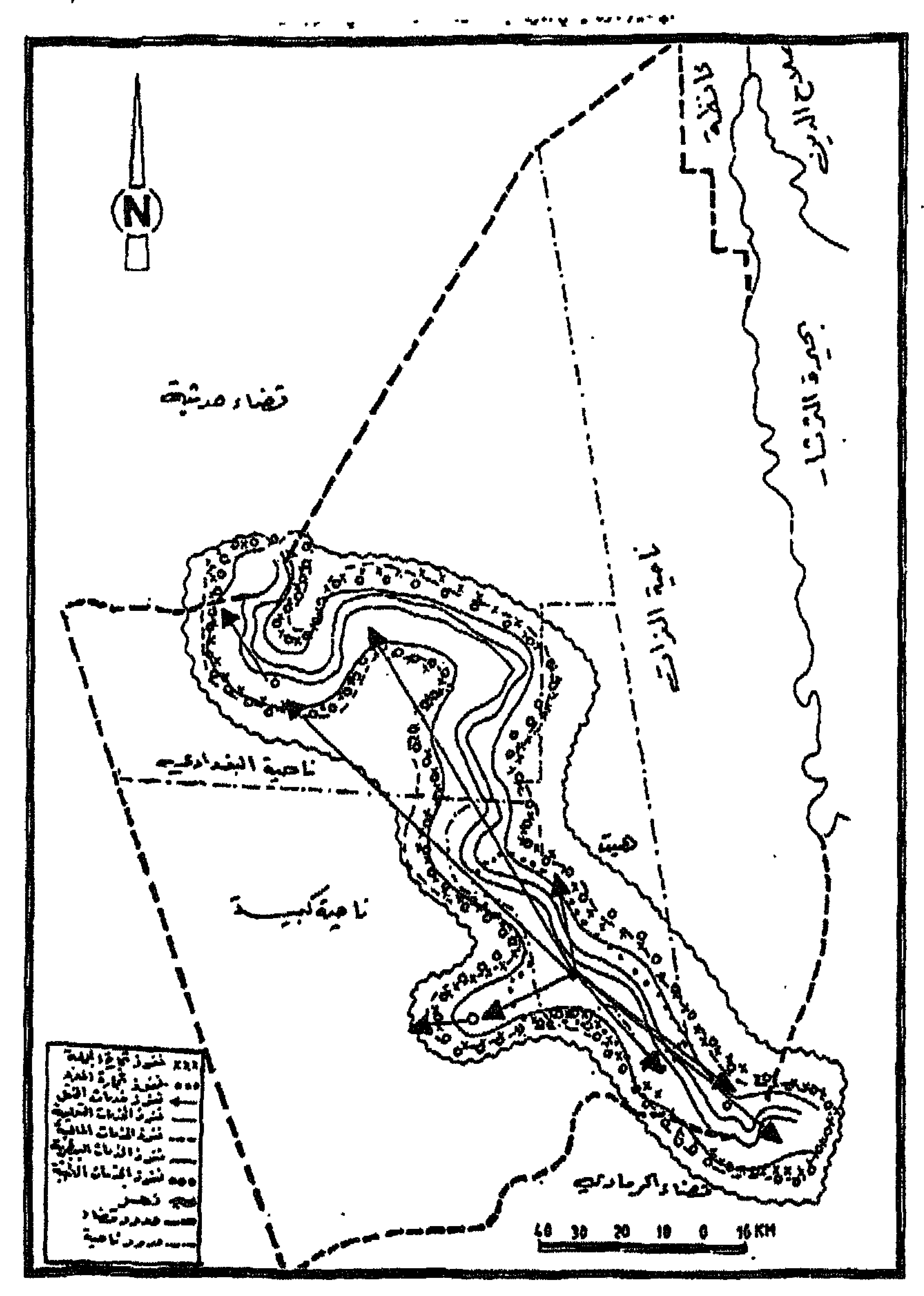
المصدر : من عمل الباحث بالإعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام ١٩٩٠.

خارطة رقم (31): تبين كثافة المرور بالاعتماد على عدد السيارات لإقليم مدينة هيت

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام 1990)

وجد الباحث أن طلبة المدارس المتوسطة يندفعون نحو مدينة هيت للحصول على الدراسات الأعلى الثانوية ومعاهد المعلمين والمعلمات لتوفر الملاك التدريسي الكفء على الرغم من توفر التدريسيين الكفئان، أما بالنسبة للخدمات المالية فان جميع النواحي التابعة إداريا لمدينة هيت لا تتوفر فيها هذه الخدمة وبقت المدينة مقتصرة على هذه الخدمة والمتمثلة بـ(مصرف الرشيد) المؤسسة المالية الوحيدة في المدينة والتي تلبي احتياجات السكان من هذه الخدمة كالإيداع والسحب واستلام الرواتب والسفتجة والحوالات وعمل صكوك وغيرها من الأعمال المصرفية، ليكون مؤشر عدد المراجعين الكثيف واليومي على هذه المؤسسة دليل مركزية هذه الخدمة والتي بالتالي جعلت الصفة المركزية عامة لكامل المدينة في الوسط الإقليمي،

كما ولاحظ من خلال الدراسة الميدانية إن نسبة الوافدين اليومي إلى المدينة من النواحي التابعة لها إداريا (ناحية البغدادي وكبيسة والمحمدي والفرات) كبيرة بالنسبة للتسوق من مؤسسات تجارة المفرد والتي تخص القرى القريبة والمماسة لمركز المدينة في حين التسوق من مؤسسات تجارة الجملة اقتصر على تزويد السكان البعيدين عن مركز المدينة وقد بلغت (55٪) في حين بلغت نسبة الوافدين إلى الخدمات الصحية (20 ٪) و(10٪) للخدمات التعليمية ونسبة (15 ٪) للخدمات الإدارية والتعليمية، ويمكن تحديد الإقليم الوظيفي المركب من خلال تسقيطه على الخارطة التي تظهر الانطباق المشترك من ناحية الخدمات الطبية والخدمات المالية والخدمات التعليمية وخدمات تجارة الجملة في حين لا ينطبق الحال على الخدمات البيطرية فهي أوسع من أخرياتها كونها المؤسسة الوحيدة في الإقليم والمخصصة لتقديم هذه الخدمات فضلا عن أن الصفة العامة للأقاليم هي (الزراعية والرعوية).انظر خارطة رقم (32).



خارطة رقم (32): تبين الإقليم الوظيفي المركب لإقليم مدينة هيت

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة هيت الإدارية لعام 1990)

كذلك وقد اعتمد الباحث في تحديد الأقاليم رياضيا وقياس مدى مركزية المدينة في وسطها الإقليمي والمدى الذي تصله الخدمات رياضيا (نظرية التفاعل ونظرية القطع) من خلال المعادلات الرياضية الشائعة في تحديد الأقاليم وقياس احتمالية التفاعل بين مركز المدينة والمناطق المحيطة، انظر جدول رقم (30).

جدول رقم (30): يبين قوة التفاعل بين مدينة هيت والمدن الأخرى حسب تعداد 1997:

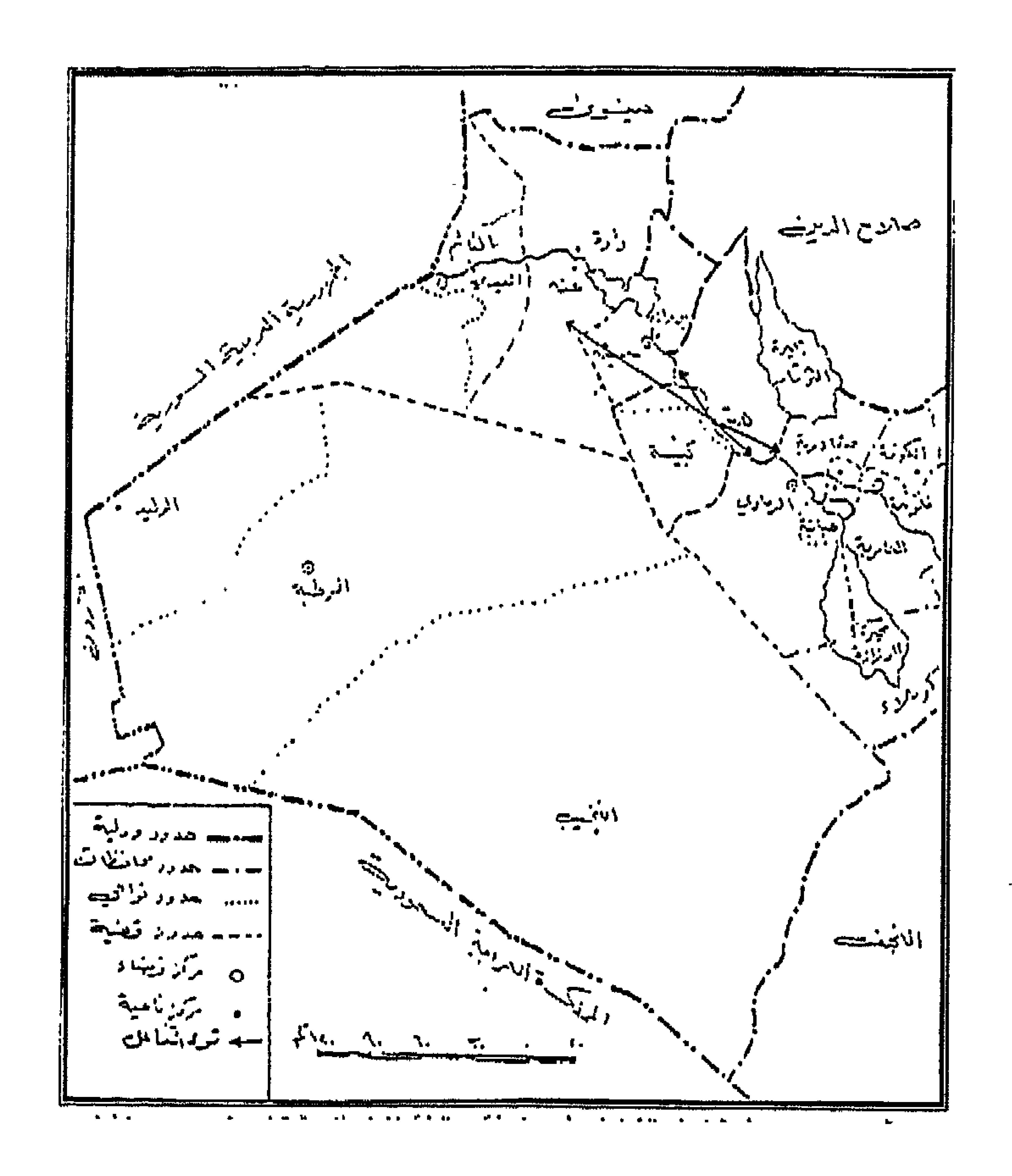
المدينة المنافسة	عدد السكان لعام 1997	المسافة / كم	قوة التفاعل
الفلوجة	363865	110كم	293,910.29
الرمادي	372152	65 كم	587,146
حديثة	54804	78 كم	624,287.8
عنة	48128	151 كم	283,196,6
القائم	95087	226 كم	373,834.9

(المصدر: الدراسة الميدانية)

$$\text{قانون التفاعل} = \frac{\text{سكان المدينة المنافسة} \times \text{سكان المدينة المتنافس عليها}}{\text{المسافة بين المدينتين}}$$

يلاحظ من الجدول أعلاه إن قوة التفاعل بين مدينة هيت والرمادي اكبر مما هي عليه بين مدينة هيت والفلوجة، وهيت وحديثة وهيت والقائم وذلك لقرب المسافة بين هيت والرمادي البالغة كما في الجدول (65) كم وهذا يحقق صحة النظرية في (إن العلاقة عكسية مع مربع المسافة بينهما، أي إن كل مركزين يتجاذبان مباشرة مع الحجم بصورة طردية ومع مربع المسافة بصورة عكسية). وتزداد قوة التفاعل بين مدينة هيت وحديثة نسبيا عما عليه بالنسبة لمدينة الفلوجة

لقربها من مركز المدينة حيث بلغت المسافة بين المدينتين (78) كم وعدد سكان (54804) في حين أن المسافة بين مدينة هيت والفلوجة (110) كم وعدد سكان (363865) فكانت قوة التفاعل (624287) في حين كانت قوة التفاعل بين هيت والفلوجة قليلة لبعد المسافة فكانت (293910.2)، كما وان قوة التفاعل مع مدينة عنة قليلة نتيجة البعد فكانت (2831966) أما النسبة لمدينة القائم (حصيبة) فان قوة التفاعل بينها وبين مدينة هيت (المدينة المتنافس عليها) قليلة بسبب بعد المسافة عن مركز المدينة والبالغة (226) كم فكلما بعدت المسافة قل التفاعل.خارطة رقم (33).



خارطة رقم (33) تبين قوة التفاعل بين إقليم مدينة هيت والأقاليم الأخرى

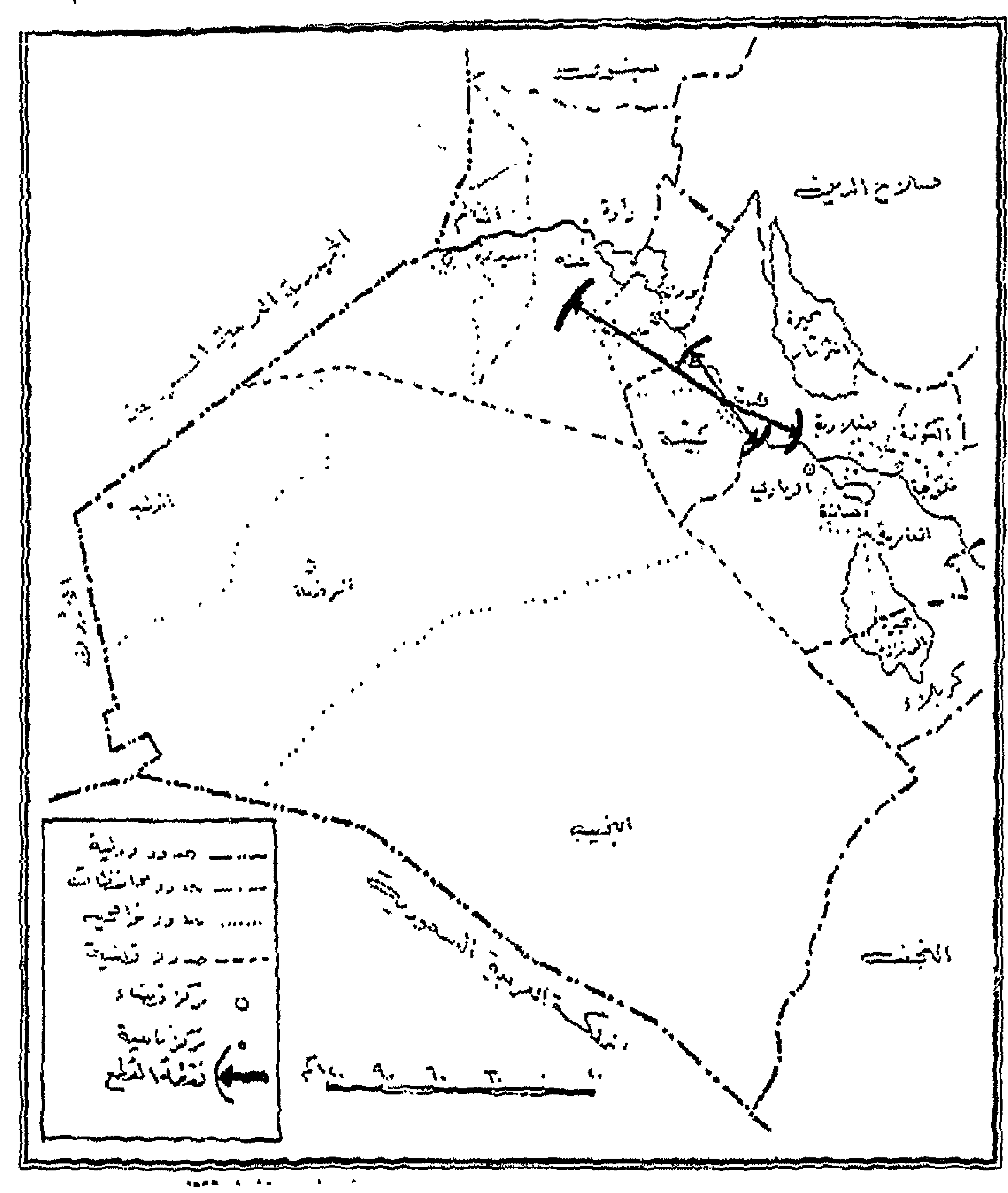
(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة محافظة الأنبار ذات المقياس 1000000:1 لعام)

وعند تطبيق نظرية القطع على مدينة هيت لمعرفة مدى تأثير المدينة باتجاه المدن التي تجاورها وكما في الجدول رقم (11).

جدول رقم (31): يبين نقطة القطع بين مدينة هيت والمدن المجاورة:

المدينة	عدد السكان	المسافة / كم	نقطة القطع لمدينة هيت / كم
الفلوجة	363865	110	36.3 كم
الرمادي	372152	65	21.3 كم
حديثة	54804	78	29.7 كم
القائم	95087	226	96.7 كم

لاحظ من الجدول أعلاه إن نقطة القطع بين مدينة هيت والفلوجة تصل إلى (36.3) كم وذلك لبعد المسافة بين المدينتين البالغة (110) كم وبين مدينة هيت والرمادي (21) كم لقرب المسافة بين المدينتين والبالغة (65) كم في حين تتسع المسافة باتجاه مدينة حديثة لتكون (29.7) ثم لتتسع أكثر لتكون (96.7) كم لبعدها عن مركز المدينة لمسافة (226) كم، خارطة رقم (34).



خارطة رقم (34): تبين نقطة القطع بين إقليم مدينة هيت والأقاليم المجاورة

(المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خارطة محافظة الأنبار ذات المقياس 1000000:1 لعام)


مكتبة المجتمع العربي
للنشر والتوزيع


مكتبة المجتمع العربي
للنشر والتوزيع



إقليم المدينة







الأردن - عمان - وسط البلد - ش. السلط - مجمع الفحيص التجاري

تلفاكس: 96264632739+ - خلوي: 962795651920+ ص.ب. 8244 عمان 11121 الأردن

ش. الملكة رانيا العبد الله - مقابل كلية الزراعة - مجمع سمارة التجاري

Email: Moj_pub@yahoo.com - info@ muj-arabi-pub.com

www.muj-arabi-pub.com

 مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع